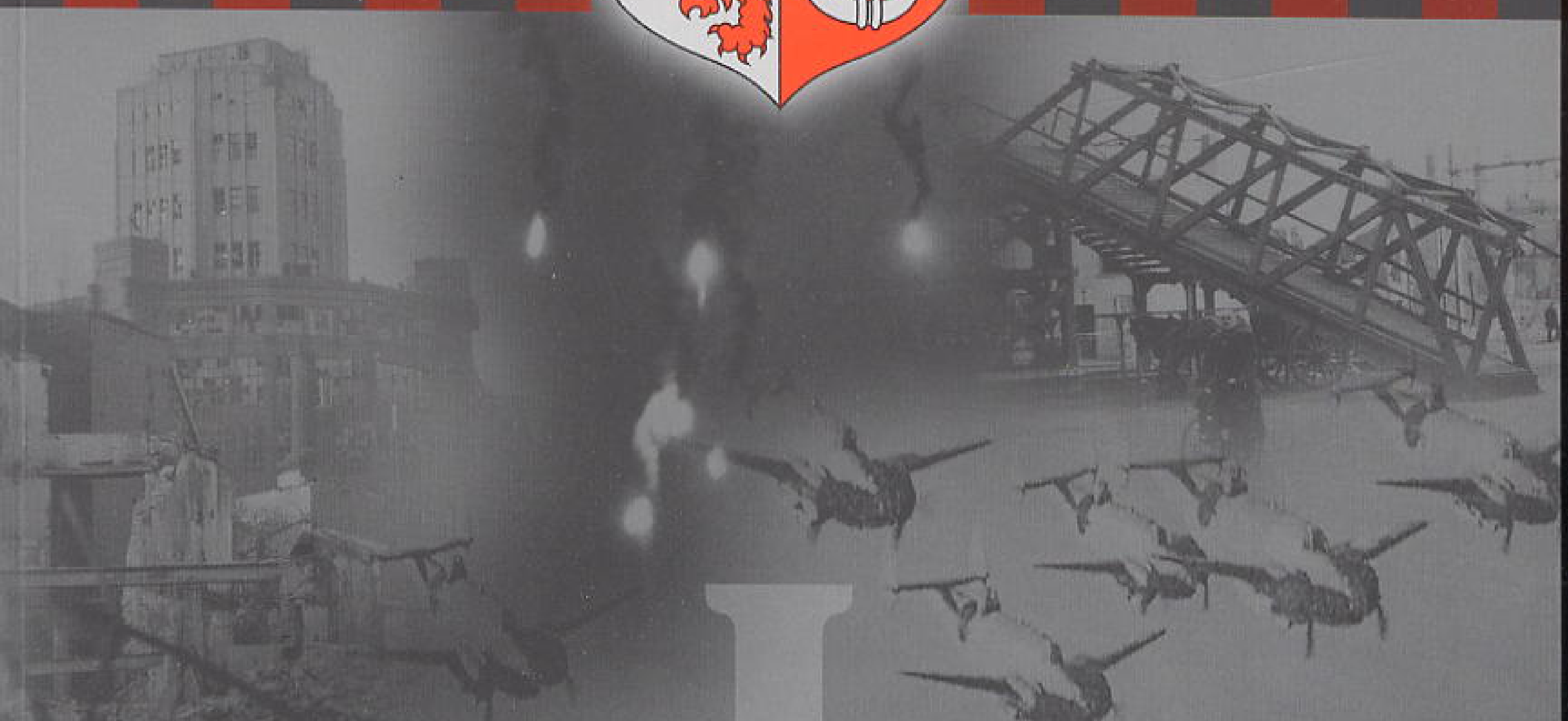
Luchtaanvallen op Eindhoven en Philips 1940 1945



I

Door Ad Hermens

Luchtaanvallen op Eindhoven en Philips 1940-1945

Feiten en achtergronden over de lucht-
aanvallen tijdens de periode 1940-1945

Deel 1

1. Op 13-04-1942 nam de R.A.F. deze luchtfoto van de toen nog bijna ongeschonden stad.

Dit boek is opgedragen aan allen die gevallen zijn in en om Eindhoven 1940-1945

Samensteller:	Ad Hermens
Tekstverwerking:	Annemarie Diepenbroek
Opmaak:	Studio LayOut, Weert
Druk:	Jako & van Eijk, Geldrop
Uitgave:	Ad Hermens, in eigen beheer, Geldrop
I.S.B.N.:	90-802074-3-8
Trefwoorden:	Luchtoorlogen; Nederland; geschiedenis; Wereldoorlog II; Eindhoven
Copyright:	Ad Hermens 2002
Tel/Fax:	040-285 00 16

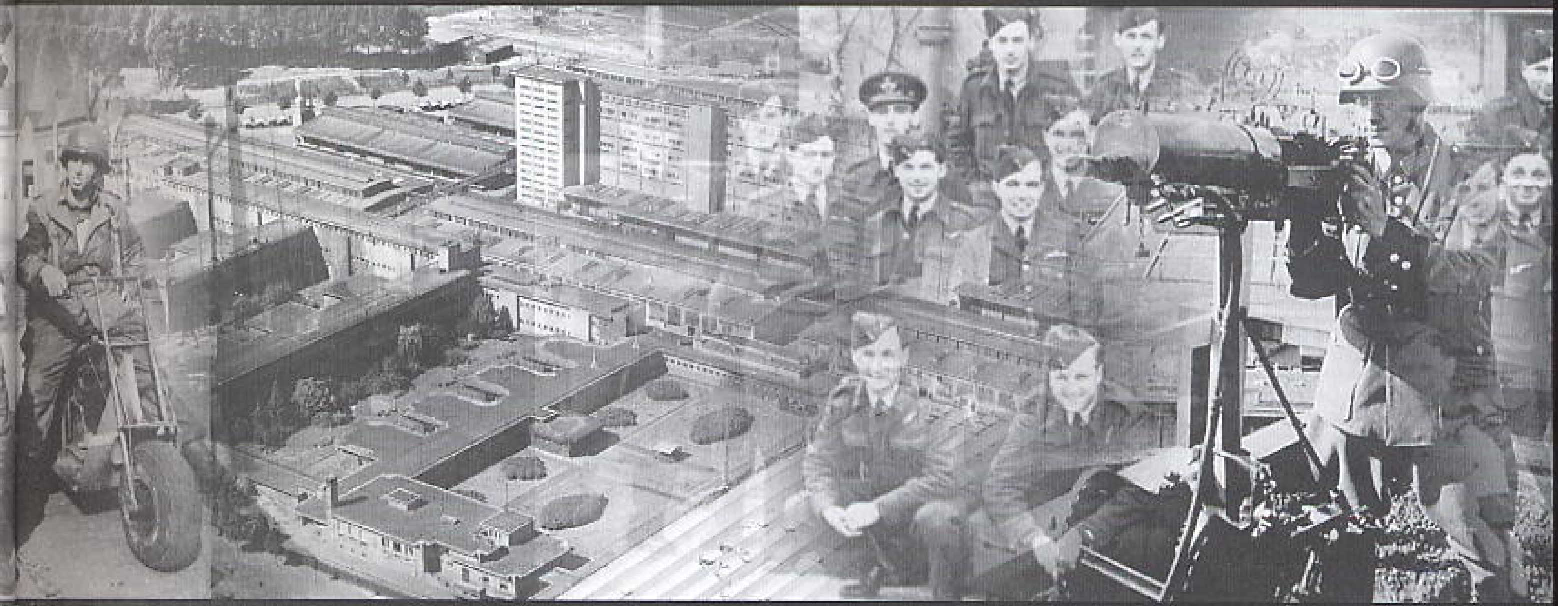
Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in eigen vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopiën, opnamen, of op welke andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

De uitgever heeft de grootste zorgvuldigheid betracht bij het achterhalen van de rechten op tekst- en beeldmateriaal. Zij die menen toch nog rechten te mogen doen gelden kunnen zich tot de uitgever wenden.

Deze uitgave werd mede mogelijk gemaakt door financiële steun van:

- Gemeente Eindhoven

Inhoudsopgave



Deel 1

Voorwoord 7

Aan de lezer 8

Inleiding 10

Hoofdstuk 1, Zo begon het 11

Hoofdstuk 2, Keerpunt 1942 105

Hoofdstuk 3, R.A.F Bombardement 06-12-1942 189

Hoofdstuk 4, De gevolgen van de aanval 281

Deel 2

Hoofdstuk 5, Na de aanval 439

Hoofdstuk 6, R.A.F. Bombardement 30-03-1943 en bevrijding 611

Hoofdstuk 7, Luftwaffe Bombardement 19-09-1944 en einde 709

Bijlagen 816

CLARENCE HOUSE
SW1A 1BA

6th July 1999

Dear Mr Thorogood

Thank you for your letter which I have laid before Queen Elizabeth The Queen Mother. Her Majesty was touched by the sentiments you expressed and was indeed interested to hear of Mr. Hermens' research.

As I am sure you will appreciate, The King and Queen visited many Air Force Stations during the war and Her Majesty fears that she cannot clearly recollect any particular memories of their visit to Methwold in May 1943. The Queen Mother thought the photograph was excellent but fears she must abide by her longstanding rule not to autograph pictures; I return it to you as you requested. Queen Elizabeth has asked if you would convey to Mr. Hermens her deep appreciation of all he has done over the years to help British Servicemen and their families.

Yours sincerely Alastair Aird

Private Secretary to
Queen Elizabeth The Queen Mother

George Thorogood, Esq.

Samensteller van dit boek ontving de bovenstaande brief via veteraan W.O.II G. Thorogood, die het verzoek voor hem bij het Engelse hof indiende.

2. De Engelse Koningin bezocht 487 R.A.F. Squadron te Methwold 26 mei 1943. Ze feliciteerde de bemanningen na een missie.

Voorwoord

Ik spreek mijn waardering uit voor het vele werk dat Ad Hermens gelegd heeft in de totstandkoming van dit boek.

Bij diegenen die het allemaal hebben meegemaakt zal de inhoud met de vele foto's vele herinneringen oproepen.

Dr.Ir. F.J. Philips

Het is zestig jaar geleden dat Eindhoven voor het eerst werd getroffen door een bombardement. Bij deze luchtactie op 6 december 1942, ook wel het "sinterklaasbombardement" genoemd, vielen alleen al in het stadsdeel Woensel 42 doden. Vrijwel alle slachtoffers waren burgers.Dat was ook het geval bij de twee andere grote bombardementen, op respectievelijk 30 maart 1943 en 19 september 1944. Honderden Eindhovenaren vonden hierbij de dood.

Jaarlijks herdenken we op 18 september niet alleen de bevrijding van de Duitse bezetting, maar ook het oorlogsgeweld dat daarmee gepaard ging, met name de slachtoffers die daarbij vielen. Daarom ben ik blij met de uitgave van dit boek dat tot in de finesses een beeld geeft van de luchtaanvallen op Eindhoven tijdens de Tweede Wereldoorlog. Ad Hermens, de schrijver van dit boek, heeft zich geconcentreerd op de getuigenissen van burgers die de bombardementen aan den lijve hebben ondervonden.Dat was geen eenvoudige zaak, omdat veel betrokkenen al overleden zijn. Toch is het Hermens gelukt 265 mensen te interviewen over dit onderwerp. Het levert aangrijpende verhalen op. Daarnaast geven 1200 illustraties een veelzijdig beeld van wat Engelse en Duitse bommen hebben aangericht in onze stad.

Met *Luchtaanvallen op Eindhoven en Philips 1940-1945* heeft Ad Hermens eigenhandig een indrukwekkend monument opgericht van en voor de mensen die in Eindhoven de oorlog hebben meegemaakt. Dat is van groot belang voor Eindhoven en voor de geschiedenis van de stad, omdat de geschiedenis immers niet alleen een zaak is van grote en kleine gebeurtenissen, van generaals en politici, maar ook en vooral van de mensen in hun dagelijks bestaan. Zij zijn het die de geschiedenis maken. Zes jaar heeft de auteur onafgebroken aan dit boek gewerkt. Ik hoop van harte dat zijn inspanningen beloond zullen worden met een groot lezerspubliek.

Dr. R.W. Welschen
Burgemeester van Eindhoven

Aan de lezer

Als vliegtuigcrash-onderzoeker W.O. II trokken de vier crashes van het bombardement 6-12-1942, het zg. Sinterklaas bombardement, al 20 jaar geleden mijn aandacht. In 1996 ontstond bij mij het idee om eens een boek te gaan samenstellen over dit bombardement. Ik concentreerde mij op 6-12-1942 maar ik werd er op geattendeerd dat één bombardement beschrijven voor Eindhoven niet voldoende was. De verhalen over de bombardementen van 30-3-1943 en 19-9-1944 kwamen los. Ook bleek hierover veel fotomateriaal voorhanden te zijn. Daarom besloot ik deze andere twee bombardementen ook te gaan bestuderen. Er werden mij vele "losse" bommen gemeld en bommen welke voor Welschap bedoeld waren die in o.a. Strijp terecht kwamen. Het concept werd steeds uitgebreider. Wat 6-12-1942 betreft kwam ik in contact met de heren C. Rijken en P. Schepers. Deze bleken hierover een uitstekend en zeer uitgebreid manuscript samengesteld te hebben. Rijkelijk voorzien van vele documenten waarvoor ze naar G.B. gingen. Het manuscript werd beschikbaar gesteld, zodat ik wat 6-12-1942 betreft al een goede basis had. Wel moest ik de publicatierechten in G.B. zien te verkrijgen van diverse delen in dit manuscript. Gelukkig was er ook in G.B. goede medewerking. Ook de heer A. van Zantvoort ben ik voor zijn hulp veel dank verschuldigd.
Toen volgde er een periode van jaren om de belevenissen van de Eindhovenaren die het meemaakten te weten te komen. In het Eindhovens Dagblad maakte ik gebruik van de rubriek "Vraag en Aanbod". Een stroom van verhalen, foto's en documenten kwamen binnen. Dit was voor mij een stimulans om door te gaan. Intussen werd er ook nog twee keer verhuisd. In het Streek Archief Eindhoven en het Philips Concern Archief vond ik talrijke documenten en foto's waarvan U er een deel in het boek zult aantreffen.
Ook via Omroep Brabant Radio- en T.V. deed ik oproepen.
Er bleken nog veel privé foto's te zijn, die weer een andere kijk op de zaak gaven.
Ik koos er voor om de verhalen van de mensen onder hun namen in het boek op te nemen, dus ze zijn niet samengesmolten tot een verhaal. Ook de leeftijd uit die tijd wordt bij de meesten vermeld. Indien het mogelijk was ook nog het oude adres. Het vliegveld Welschap heb ik summier in het boek opgenomen, daar anderen dit al eerder uitvoerig deden.
De bevrijding van Eindhoven 18-9-1944 heb ik ook kort gehouden, daar ook hierover al een uitstekend boek is verschenen. Toch wilde ik U bepaalde mooie plaatjes niet onthouden omdat het gekoppeld was aan 19-9-1944. Vooral het bombardement 6-12-1942 is uitvoerig behandeld, zodat ook de vliegtuigfreaks misschien nog wat van hun gading kunnen vinden, maar het is geen vliegtuigboek. Het was zeer veel werk en een kwestie van doorzetten om veteranen en nabestaanden, Geallieerd en Duits, op te sporen. Honderden brieven gingen de wereld rond. Een pagina over een veteraan kostte soms tientallen brieven voor er resultaat was. Als ik eenmaal succes had, dan leverde dat unieke foto's en documenten op.
Iedereen, zowel een burgemeester als een postbode werkte mee om in G.B., Australië, Canada of Nieuw Zeeland iemand op te sporen.

Veel dank ben ik verschuldigd aan de vele archieven in de wereld w.o. Imperial War Museum in Londen, Public Record Office in Kew, G.B., en het Bundesarchiv in Koblenz en Freiburg, Duitsland.
Niet te vergeten in ons land het N.I.O.D. en de archieven van de Koninklijke Land- en Luchtmacht. Een extra woord van dank gaat naar de Hr. H. de Mul van het Philips Concern Archief. Hij assisteerde mij in mijn onderzoek zowel bij Philips als privé. Vele malen maakte hij de reis naar Someren en Geldrop. Hij hielp mee om de goede hoofdstukindeling te verkrijgen. Hij was de man die het Duitse aandeel voor zijn rekening nam en bracht uren door in de archieven.
Voor mij kwam er een jaar geleden een moment om flink te snoeien in het concept. Het werd te omvangrijk en de niet relevante onderwerpen werden geschrapt.

Voor de lezer is het belangrijk te weten dat ik me niet op het politieke vlak heb begeven en dat het boek onpartijdig is.
Ik doe verslag van hetgeen wat gebeurde. Het is een kijk- en leesboek.
Het was niet mijn pretentie om een boek samen te stellen waarin alle bommen en alle vliegtuigen die in Eindhoven vielen te noemen. Dit zou ook ondoenlijk zijn geweest en werd het boek te dik.
Het is een "greep" geworden.
In de voorbije jaren verschenen in vele kranten en tijdschriften verhalen over de bombardementen, maar ik heb nu getracht om deze in een boek te bundelen. Een goed oplettende lezer zal daarvan al eerder gepubliceerd materiaal ontdekken. Alle rechten hiervoor zijn verkregen.

Een moeilijke opgave was de reconstructie van de vier vliegtuigen die op 6-12-1942 in Eindhoven crashten. Er was geen bewijsmateriaal dus de conclusie blijft onder voorbehoud.

Zoals U in "Dank aan" in de bijlage ziet waren er velen die informatie verstrekten. Niet allen die belden of schreven zijn in deze lijst opgenomen, daar hun verhaal niet relevant was of het een herhaling van een ander was.

Veel dank aan de collega schrijvers Martien Op den Buys, Jack Govers en Johan Biemans.

Zeer veel dank ben ik verschuldigd aan Annemarie Diepenbroek, die de gehele tekst van het boek op de P.C. verwerkte. Zij kreeg allerlei concepten, die slecht geschreven of getypt waren. Nooit was het te veel en ze was en is een echte doorzetter. Hevig verbaasd was ik door de enorme snelheid met weinig fouten. Annemarie, je deed geweldig werk!

Ook veel dank aan de Hr. H. Welbers, die vele Engelse documenten in het Nederlands heeft omgezet. Zijn handigheid op dit gebied zorgde er voor dat het in keurig Nederlands werd weergegeven. Hij zette door, zelfs in zeer moeilijke privé omstandigheden. Heel veel dank.

De Lay-out Studio in Weert van Hr. R. van Geneijgen was een schot in de roos. Zij hebben met veel vaardigheid mijn enorm uitgebreid concept omgezet in een zeer mooie en niet saaie lay-out. Ondanks de grote hoeveelheid aan materiaal dat ik aanleverde bleef de kwaliteit hoog in het vaandel. Ruud en Henk complimenten.

Ook zeer veel dank aan drukkerij Jako en van Eijk in Geldrop die er een prachtig boek van maakte.

Nog heel veel dank ben ik verschuldigd aan de Heer Ir F.J. Philips (sr.) en de Heer Dr. R.W. Welschen, burgemeester van Eindhoven voor hun voorwoord.

Tenslotte heel veel waardering voor mijn lieve vrouw Pia, die er geheel achterstond en haar dagelijkse leven aanpaste. Zes jaar lang werd zij met het boek geconfronteerd, maar niets was haar te veel. Het huishouden moest worden aangepast en menig feestje of uitstapje ging niet door.

Ook daadwerkelijk hielp ze mee. Ze ging mee op de vele speurtochten en ze was mijn secretaresse en stond de mensen te woord aan de telefoon in drukke tijden. Ook hielp ze mee met het correctiewerk en het samenstellen van lijsten.
Ze is trots dat er nu een boek is.
Pia, jij was mijn grote steun!

De auteur wenst eenieder veel lees- en kijkgenot en hoopt dat er voor vele Eindhovenaren in deze twee delen de geschiedenis uit die rumoerige periode zal herleven. Bovendien herdenken wij hiermede de vele slachtoffers. Laten we ook hopen dat de jonge generatie nooit zal vergeten wat hier gebeurde.....

Ad Hermens

Voor de goede orde: De verhalen zijn per stadsdeel geordend en de grenzen van 1920 zijn gebezigd. Sommige Britse en Duitse documenten zijn t.b.v. de authenticiteit onvertaald gelaten. Ook is hier en daar op verzoek de oude spelling gehandhaafd.

Inleiding

Luchtaanvallen op Eindhoven en Philips 1940-1945 is de titel van dit boek waarvan de inhoud grotendeels bestaat uit de beschrijving van twee grote en een minder groot bombardement tijdens WO II.

Ingrijpende gebeurtenissen met grote aantallen slachtoffers onder de burgerbevolking en grote materiële schade aan woningen en bedrijven.

De Engelse bombardementen hadden als doel het bezette Philips bedrijf, dat ingeschakeld was in de Duitse oorlogsindustrie onherstelbare schade toe te brengen.

Het Duitse bombardement had een tactisch doel m.n. de geallieerde doorbraak naar de Rijnbrug tot staan te brengen, toen Eindhoven, als bevrijde stad, doortocht aan de geallieerde legers bood.

Om de bombardementen in een breder kader te plaatsen en om de velen die de oorlog niet meegemaakt hebben te informeren, zijn kortere hoofdstukken toegevoegd.

Hierin wordt uitgelegd de situatie in Eindhoven tijdens de oorlogsdreiging en de reactie daarop, de Duitse bezetting en onderdrukking op het leven van alle dag en de werkgelegenheid bij Philips, het herstel na de bevrijding.

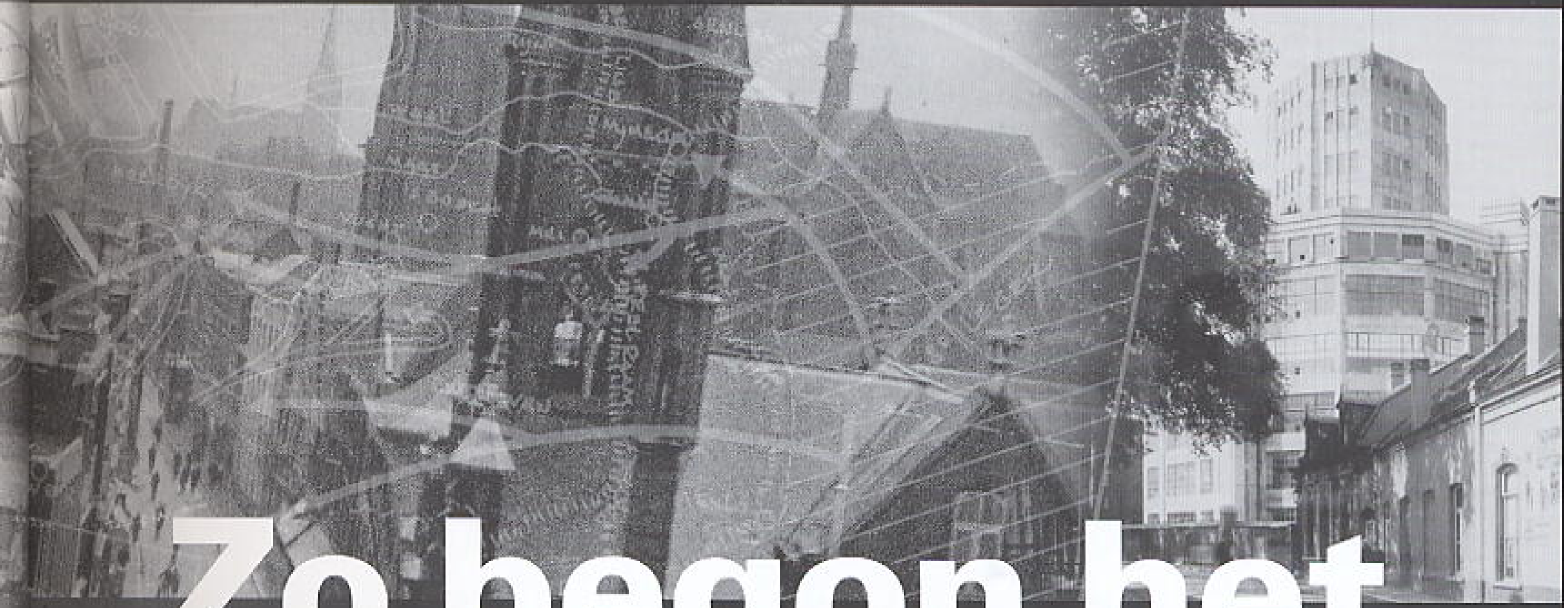
Introduction

"Luchtaanvallen op Eindhoven en Philips 1940-1945" (Air-Attacks on Eindhoven and Philips 1940-1945), is the title of this book the contents of which consists mainly of a description of two big bombing attacks and one smaller air-raid during World War II, -far reaching occurrences involving a great many civilian lives lost and very extensive damage to houses and industry. The objective of the Britisch bombings was inflicting irreparable damage to the occupied Philips factories.

The German air-raid had a tactical object, namely calling a stop to the allied break-through onto the Rhine bridge at the moment the liberated town of Eindhoven offered a passage to the allied troops. In order of putting the meaning of the air-raids in a wider scope and informing all those who don't have experiences about the war, shorter chapters were added. By these chapters explanation is given about the Eindhoven-situation, the threat of war and the reaction to it, the German occupation, the oppression of everyday's life, employment with Philips and the restoration after the liberation.

H. de Mul

Hoofdstuk 1



Zo begon het

Inhoud		11
Eindhoven in vogelvlucht		12
Korte geschiedenis Philips		15
De mobilisatie 1939 en de Duitse inval 1940		22
De Duitsers		39
Luchtbescherming Brandweer Eindhoven		46
Luchtbescherming Brandweer Philips		56
Nederlandse Rode Kruis Eindhoven		65
Vliegveld Welschap in Duitse handen		66
R.A.F. en de Luftwaffe		71
Bommen op Jeugdherberg "De Wielewaal"	15-05-1940	75
Bommen op Rijkskrankzinnigengesticht	26/27-06-1940	76
Bommen op Bakkerstraat	29-07-1940	78
Vliegtuig op trein	10-09-1940	80
Bommen op hoek Hemelrijken-Schoolstraat	14/15-11-1940	81
Blindganger Aalsterweg	21-12-1940	85
Bommen op gasketel Tongelre	3/4-03-1941	87
Bomexplosie spoorlijn Eindhoven-Best	29-04-1941	89
Noodlanding Duits vliegtuig Oude Bossche Baan	19-08-1941	90
Eindhoven in oorlogstijd		91
Philips in oorlogstijd		93
Strooibiljetten		103

Deel 1

Eindhoven in vogelvlucht

Eindhoven, een echte industriestad. Maar ook een stad met veel open ruimte tussen de bebouwing. Buitengebieden met de vele kleine boerderijen en bossages. De ongerepte zomen van het riviertje de Dommel die door de stad loopt. Vormend een vallei met vertakkingen als Tongelreep, de Gender en de vele kleine watertjes in het boerenland. Een vijftal dorpen zijn geannexeerd door de expanderende stad.

Expansie veroorzaakt door de steeds groeiende werkgelegenheid. In de textiel, de sigaren- en houtindustrie, maar vooral bij de N.V. Philips Gloeilampenfabrieken. Hooguittorend boven het centrum en het oude dorp Strijp, dat het Philipsdorp, speciaal gebouwd voor het personeel, de ruimte gaf.

Een knooppunt van wegen met de spoorovergangen midden in de stad als knelpunt voor het verkeer. Het verkeer dat totaal verstopt raakte als de duizenden werknemers van Philips naar hun werk of huiswaarts gingen en de spoorbomen gesloten werden.
Dan was er het kanaal met zijn losplaats en in de directe omgeving de kolossale gashouders waarvan de hoogste met koeieletters reclame maakte voor het waspoeder Persil.
Ook de Neonreclames op de hoogste Philipsgebouwen die aangestraald door vele schijnwerpers 's avonds in de wijde omgeving waren te zien. Men kon er niet omheen, dit is de Lichtstad, dit is de stad van Philips.

Philips met zijn eigen woningen, scholen, winkels en gezondheidszorg. Voor de recreatie na een drukke week of werkdag was er het Sportpark of het Ontspanningsgebouw. Velen hielden er een volkstuintje op na en voor het gezin het Philips-De Jong Wandelpark om de kinderen te laten spelen. Speelruimte was er veel voor de Eindhovense jeugd.

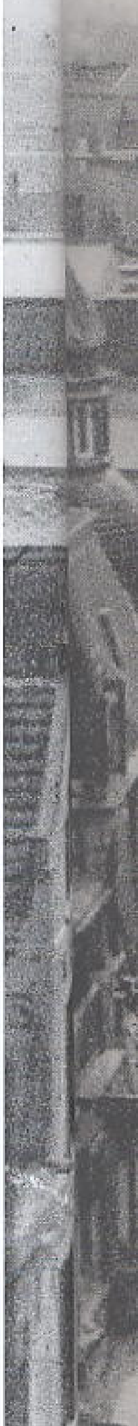
Een stad met veel boerderijen binnen de bebouwing, van vele lange straten die historisch gegroeid met onregelmatige lage huizen, soms afgekeurde woningen, kleine winkeltjes en café's. Daarnaast de strakke nieuwe wijken met hun keurige hygiënische woningen gebouwd in overeenstemming met de sociale verschillen die door werk en afkomst bepaald werden. Daar zijn de buurten waar de welgestelden woonden. De notabelen in hun villa's met grote tuinen. De meisjes die er in de huishouding werkten of die naar de fabriek gingen waar de grote bazen van de villa's kantoor hielden.

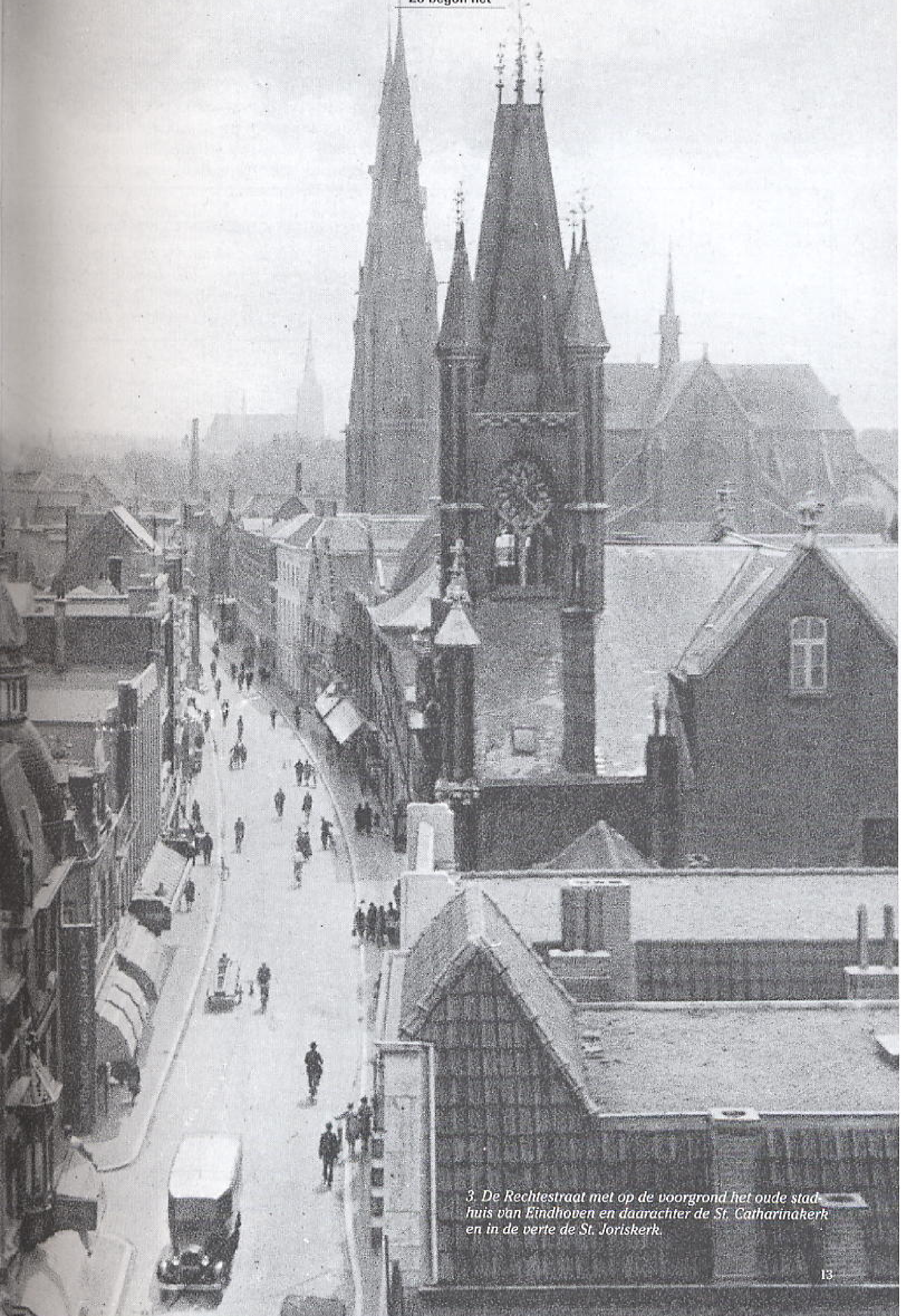
De Jonggezellenhuizen en pensions en de hotels waar zakenmensen en bezoekers aan de fabrieken overnachten. Ziedaar de nijvere stad die de crisis met zijn grote werkloosheid heeft doorstaan, maar die langzaam gaat beseffen dat er oorlog dreigt.

Die dreiging komt uit het oosten waar door de Duitse herbewapening en het opeisen van gebieden de spanning met de andere grote mogendheden, Frankrijk en Engeland, tot de top stijgt. Het fascisme dat succesvol in Italië is. Het Duitse evenbeeld daarvan dat aanhang wint in andere landen. Zo ook in ons land waar partijtjes zich roeren, maar een grotere, de NSB, in de Volksvertegenwoordiging komt.

De regering begint maatregelen voor te bereiden en gaat inzien dat het grootste gevaar uit de lucht zal komen, hoe sterk de landsgrenzen ook zijn verdedigd. Een Waterlinie is er niet voor de stad, maar in de Peel moet de vijand tegen gehouden worden. Een Eindhovense Luchtbeschermings Dienst wordt opgericht en er wordt geoefend. Er komen openbare schuilgelegenheden. Onvoldoende, maar men is afhankelijk van de wetsregels en de burgemeester protesteert tegen de vastgestelde gevarenklasse.

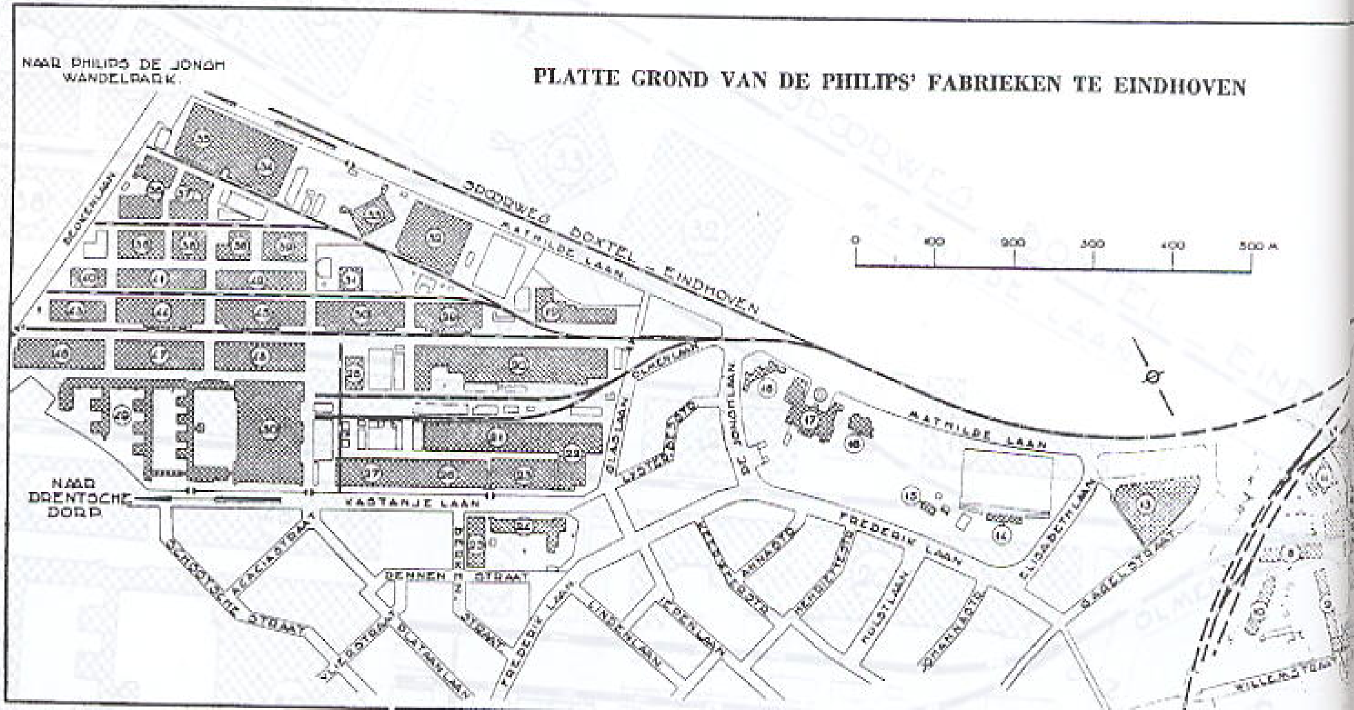
De landsverdediging wordt op sterkte gebracht en een algehele mobilisatie wordt afgekondigd. Vele Eindhovense mannen zullen naar hun bestemmingen, soms ver van huis, gaan en er lange tijd verblijven. We zijn paraat.





3. De Rechtestraat met op de voorgrond het oude stadhuis van Eindhoven en daarachter de St. Catharinakerk en in de verte de St. Joriskerk.

4. Deze plattegrond met gegevens van de Philipscomplexen werd waarschijnlijk door het verzet naar Engeland gesmokkeld.

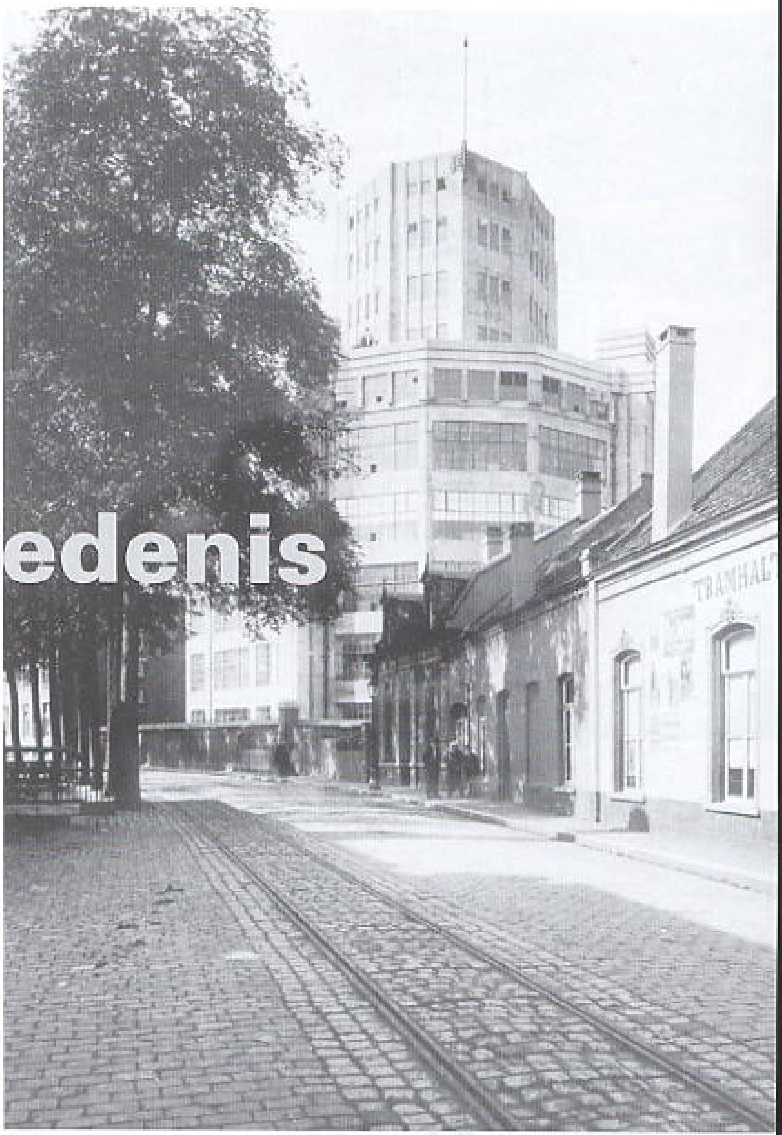


VERKLARING PLATTEGROND

1 Fabriek 1891, nu Chemisch Magazijn
2 Hoofdkantoor
3 Gloeilampen- en Radiolampenfabriek
4 Kantoor Inkoop-Afd.
5 Polikliniek en Soc. Econ. Afd.
6 Afd. Arbeid
7 Ingenieursbureau
8 Fitterij en Smederij
9 Electrotechnische Werkplaats
10 Magazijn en Modelmakerij
11 Edelgasfabriek
12 Matteerderij
13 Kantoor Verkoop Ned. & Kol.
14 Tribune Voetbalterrein
15 Clubgebouw Philips' Sportvereeniging
16 Philips' Kleuterschool met Aula
17 Ontspanningsgebouw
18 Philips' 1e Lagere School
19 Steenfabriek
20 Glasblazerij
21 Hoofdmagazijn
22 Drukkerij
23 Cartonnagefabriek
24 Bedrijfsschool
25 Leerlingenwerkplaats
26 Papierfabriek
27 Papierloods
28 Schilderswerkplaats
29 Matteerderij en magazijn
30 Apparatenfabriek I
31 Filtergebouw
32 Mechanische Buizentrekkerij
33 Autogarage
34 Philitefabriek
35 Röntgenfabriek, gereedschapsmakerij (Machinefabriek)
36 Technische Werkplaats, Fitterij
37 Ketelhuis, Machinegebouw IV
38 Magazijnen
39 Autogarage
40 Douaneloods
41 Metaalwarenfabriek II
42 Metaalwarenfabriek I
43 Timmerwinkel
44 Proeffabriek II
45 Apparatenfabriek II
46 Machinefabriek (Mech. Werkpl.)
47 Condensatorenfabriek, Nikkelafd. enz.
48 Parafineerfabriek, Werkplaats enz.
49 Natuurkundig Laboratorium
50 Proeffabriek I

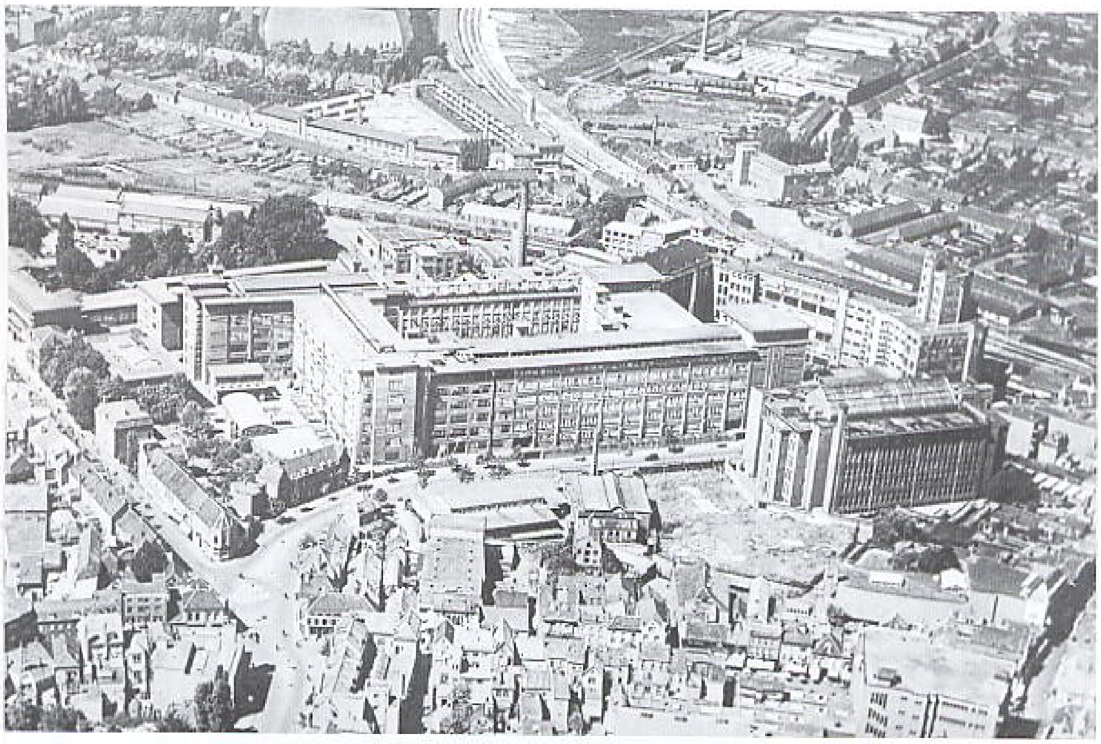
Korte geschiedenis van Philips

In 1934 had het bedrijf, drie jaar na de officiële datum, zijn 40 jarig jubileum uitbundig gevierd. De crisis met de ongekende grote werkloosheid was voorbij. Ontwikkelingen in de techniek namen een grote vlucht: de radio was gemeengoed geworden. In het Laboratorium groeide het aantal onderzoekers en film- en televisietechniek maakte grote vorderingen. Het bedrijf vestigde een onuitwisbare indruk bij de vele bezoekers, waaronder zich ook koninklijke gasten en ministers bevonden. Een wereldconcern dat over internationale contacten beschikte en zijn positie en werkgelegenheid veilig te stellen had. Voor de veiligheid van bedrijf en werknemers wordt de Philips Luchtbeschermings Dienst georganiseerd, waarvan de eigen Bedrijfsbrandweer en gezondheidsdienst deel uitmaken. Alarmsirenes worden geplaatst, schuilloopgraven aangelegd en posten voor noodhulp ingericht. Het behoud van de juridische onafhankelijkheid van het concern bij een vijandelijke bezetting wordt gewaarborgd door een zetelverplaatsing. Ook de hoogste leiding zal de wijk nemen om de vrije bedrijfsonderdelen te besturen.

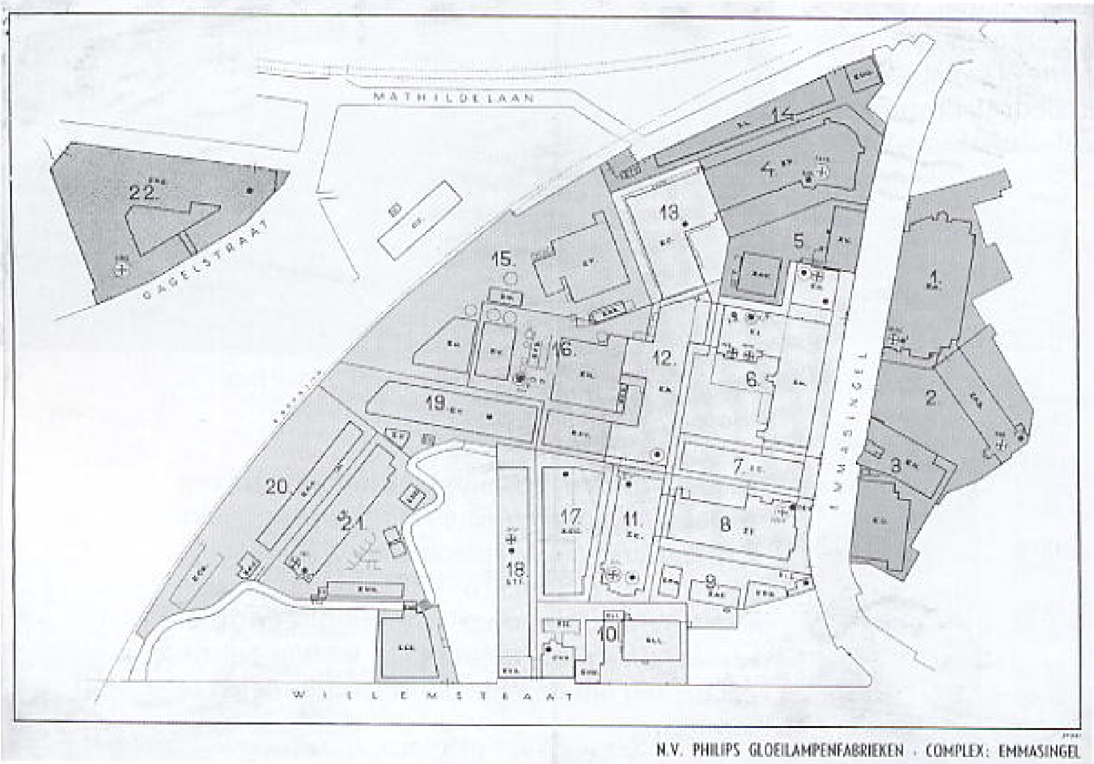


5. Een mooi plaatje van de Emmasingel, zo het was. Nog veel bomen en bruggetjes over de Gender

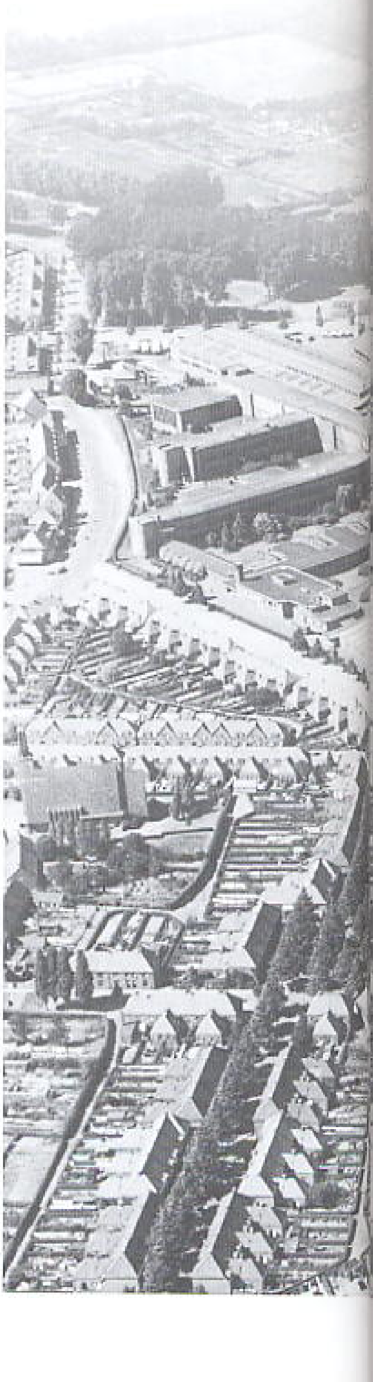
6. De bijna voltooide vleugel van het Hoofdkantoor Philips aan de Emmasingel. Op de voorgrond het oude fabriekje, waar alles begon.



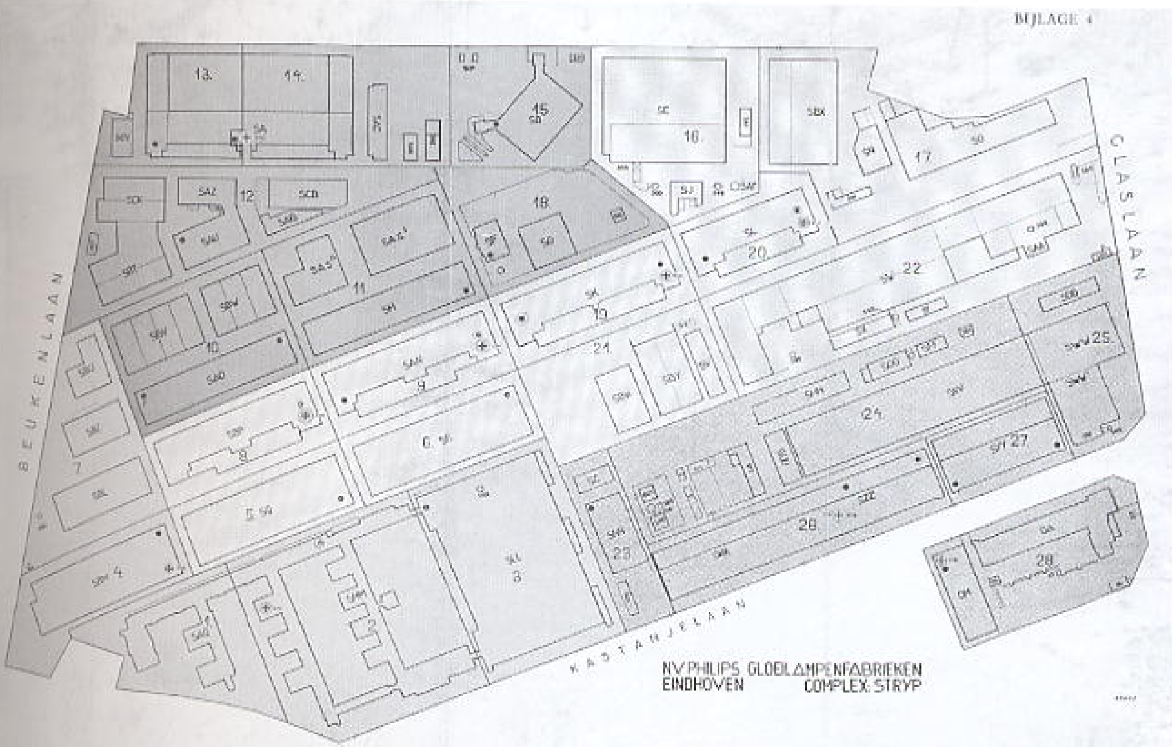
7. Het Philipscomplex Emmasingel 1936. De nieuwe vleugel van het Hoofdkantoor moet nog gebouwd worden. (Zie lege plek).



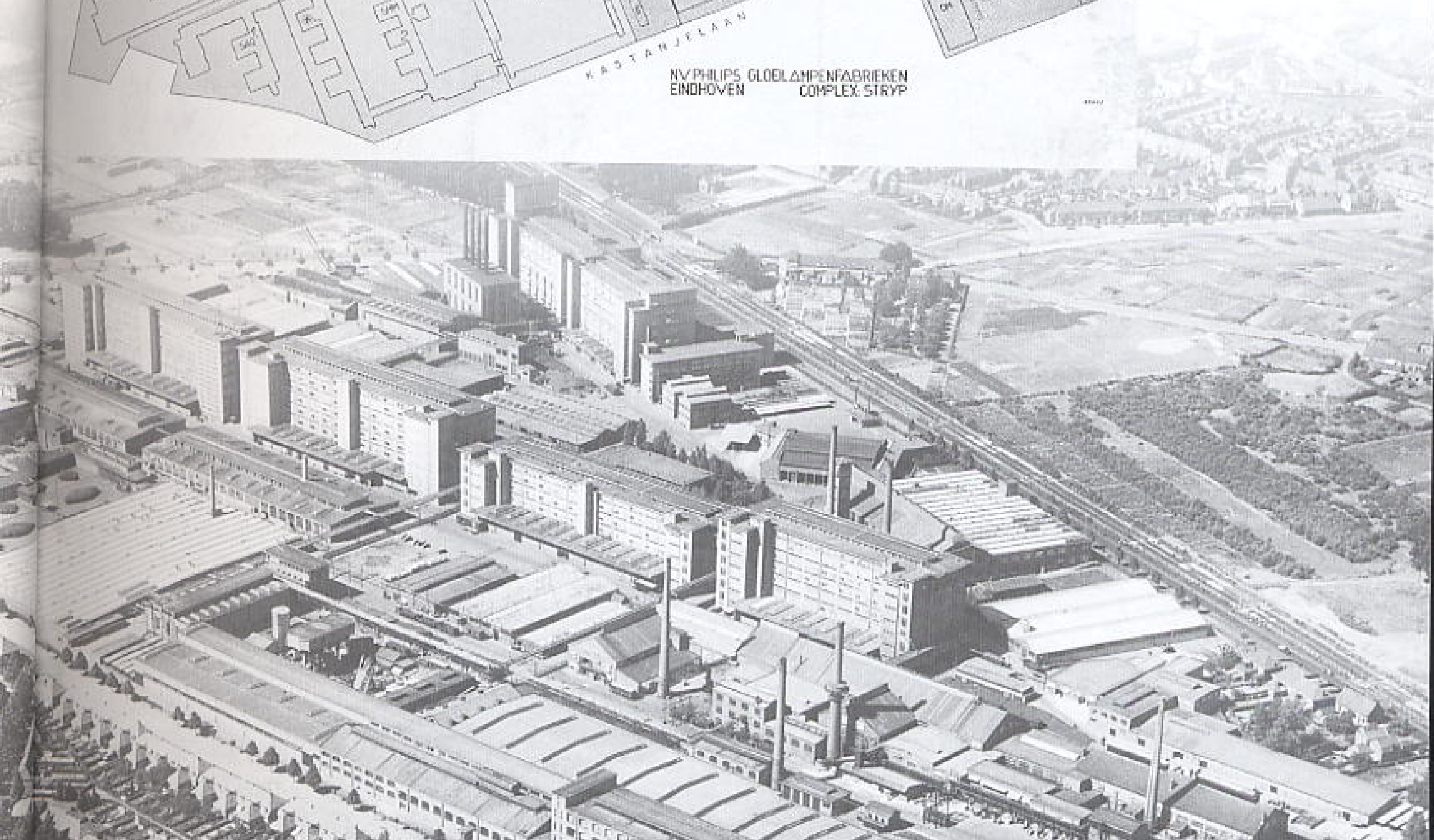
8. De plattegrond van het Philipscomplex Emmasingel.

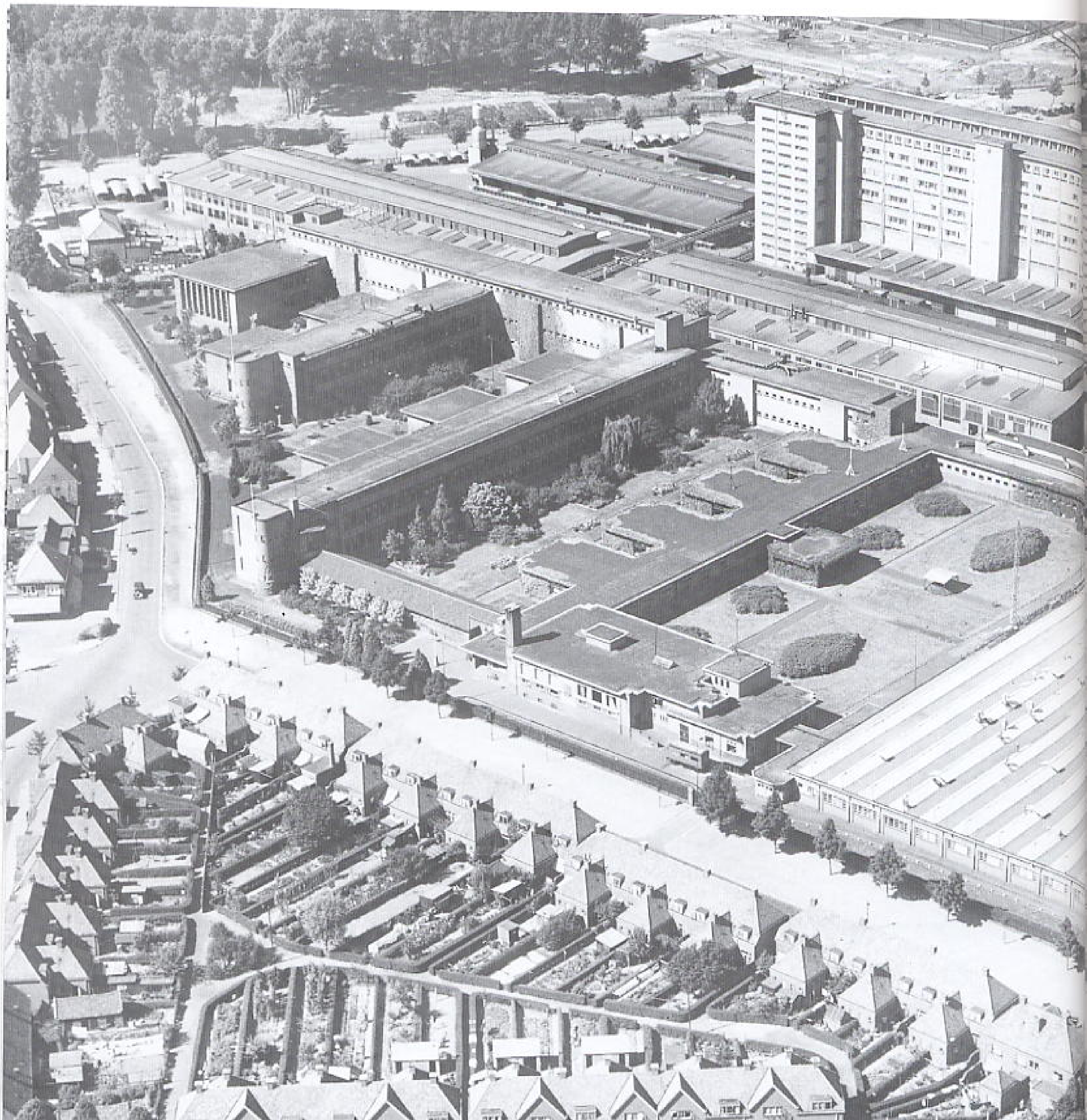


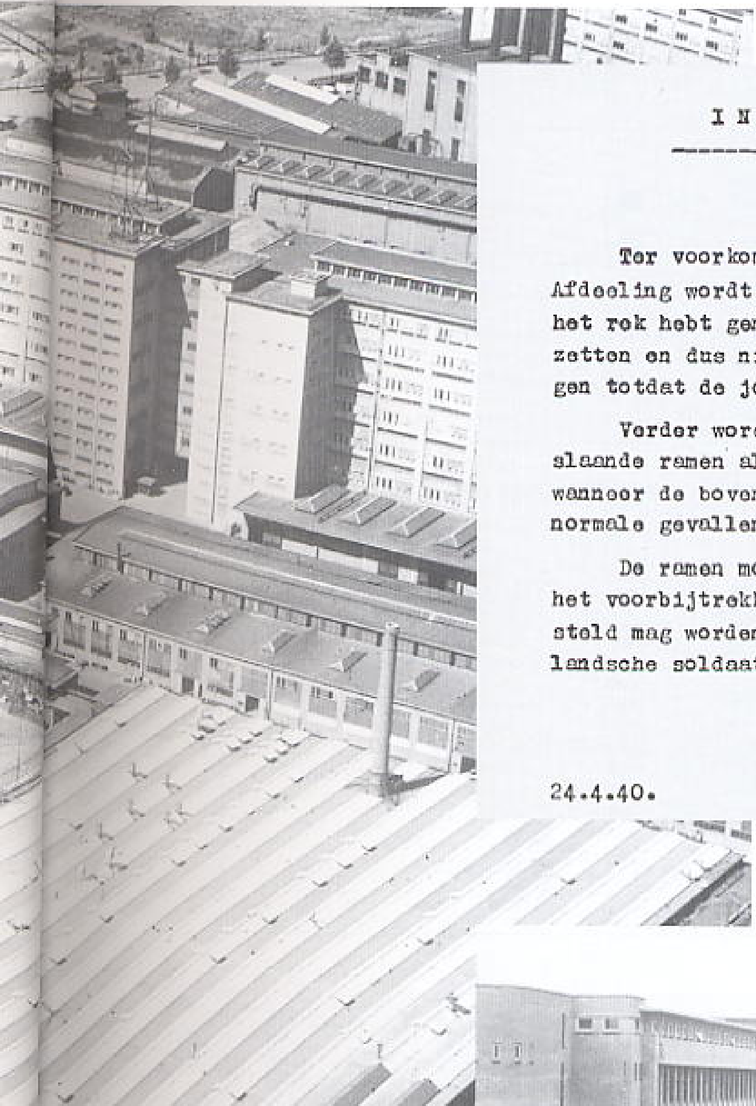
9. Het Philipscomplex Strijp 1937. Het Veemgebouw staat er nog niet. Er is nog laagbouw.

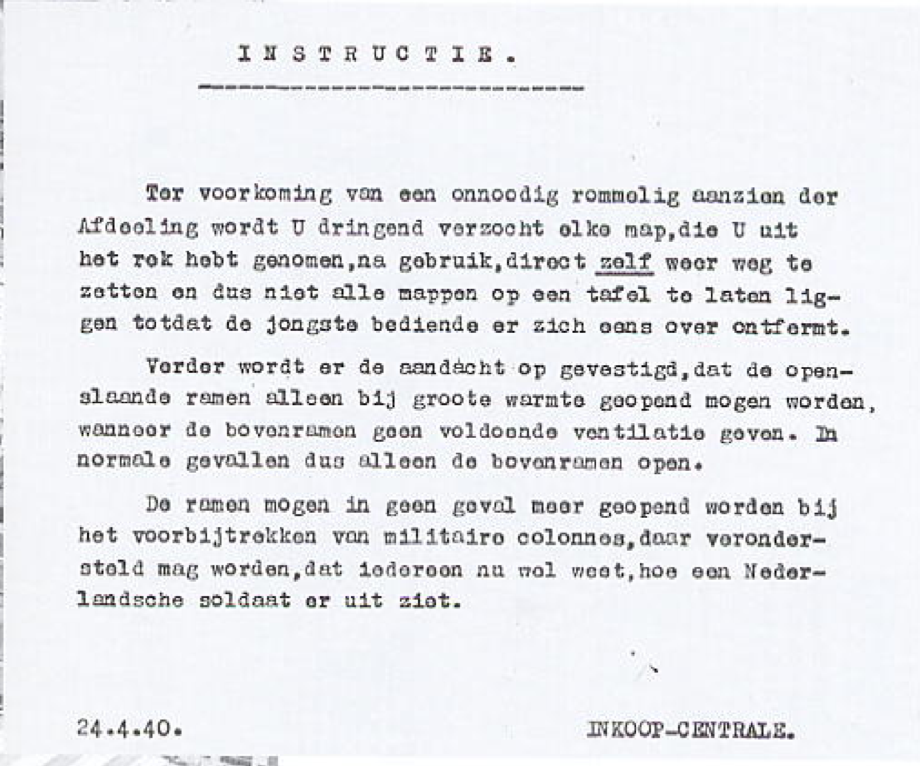


10. De plattegrond van het Philipscomplex Strijp.









INSTRUCTIE.

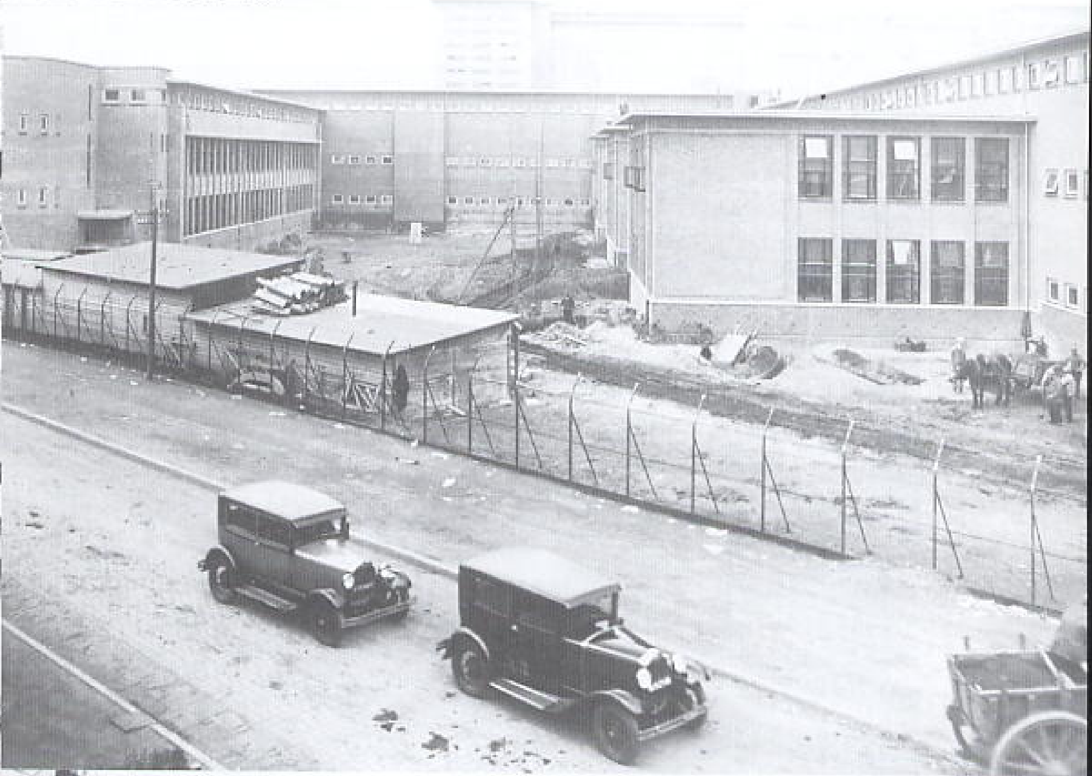
Ter voorkoming van een onnoodig rommelig aanzien der Afdeeling wordt U dringend verzocht elke map,die U uit het rek hebt genomen,na gebruik,direct zelf weer weg te zetten en dus niet alle mappen op een tafel te laten liggen totdat de jongste bediende er zich eens over ontfermt.

Verder wordt er de aandacht op gevestigd,dat de openslaande ramen alleen bij groote warmte geopend mogen worden, wanneer de bovenramen geen voldoende ventilatie geven. In normale gevallen dus alleen de bovenramen open.

De ramen mogen in geen geval meer geopend worden bij het voorbijtrekken van militaire colonnes,daar verondersteld mag worden,dat iedereen nu wel weet,hoe een Nederlandsche soldaat er uit ziet.

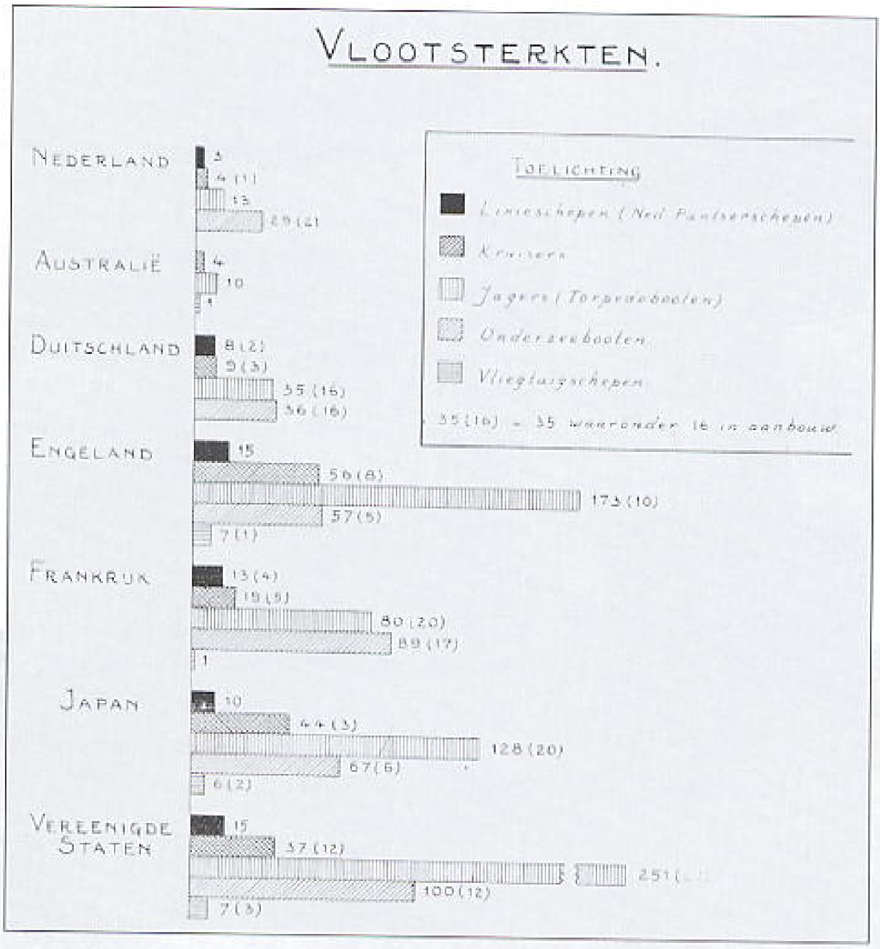
24.4.40. INKOOP-CENTRALE.

12. Uit deze instructie blijkt dat men al voorzichtig wordt bij Philips.

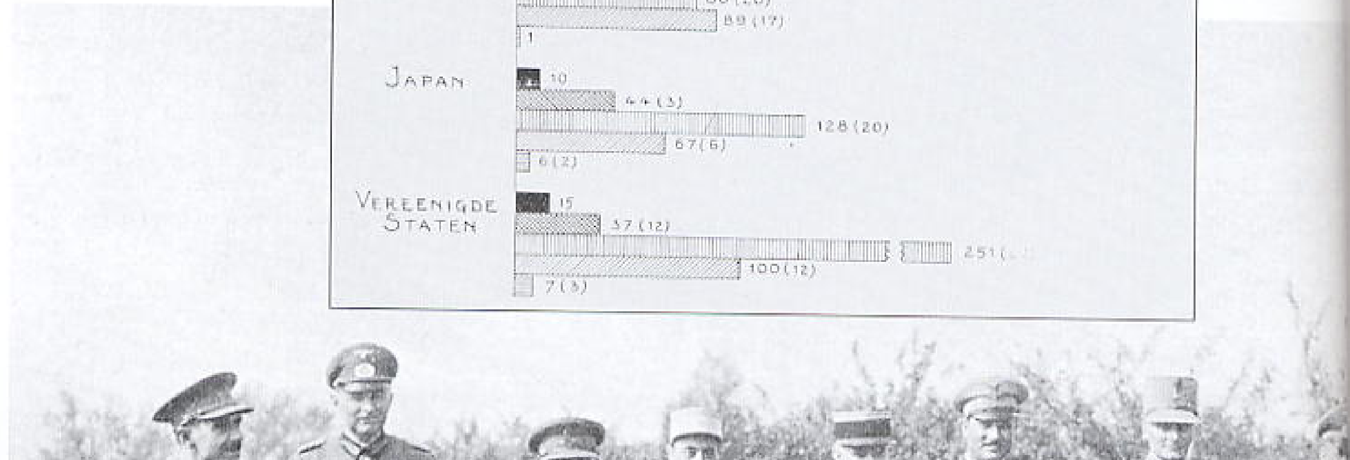


11. Een mooie opname van het Philips Nat. Lab. Onder links een deel van het Philipsdorp.

13. Een historische opname van het Philips Nat. Lab. (1930). In de Schootsestraat waren paarden met karren nog maar heel gewoon. Nog geen Veemgebouw op de achtergrond. Hier is de uitbreiding van het Nat. Lab. voltooid. Twee mooie oude auto's in beeld!

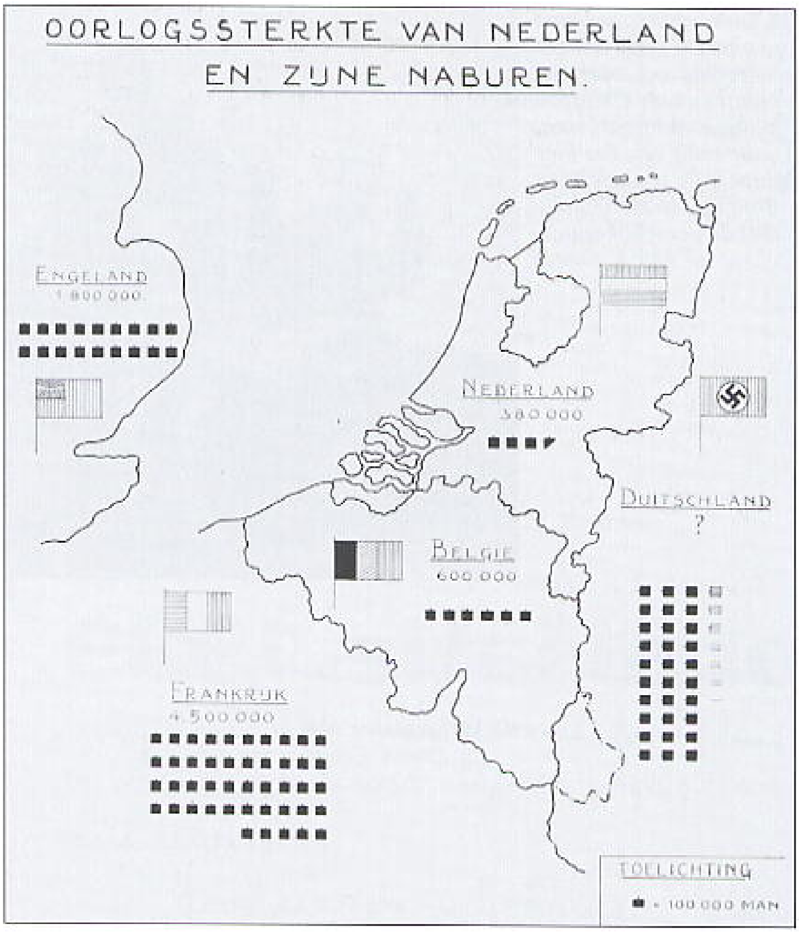


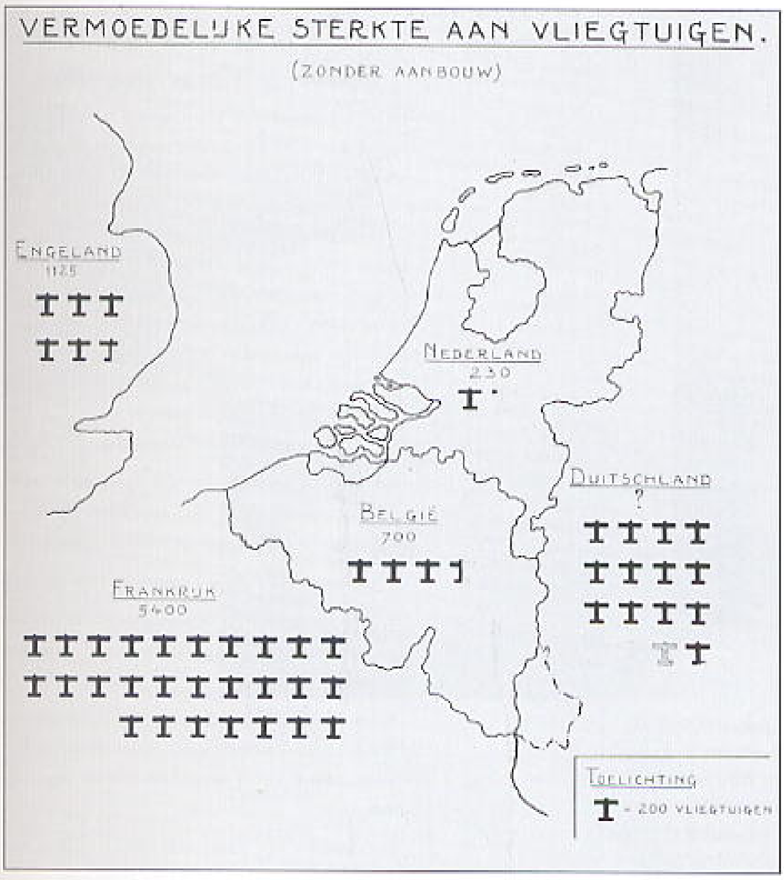
14. De Zeem



15. De militaire attaché's van verschillende landen volgden de legeroefeningen in Noord-Brabant van 22-24 Sept. 1936. Tweede van links en geheel rechts zijn Duitsers.

16. De Legers.



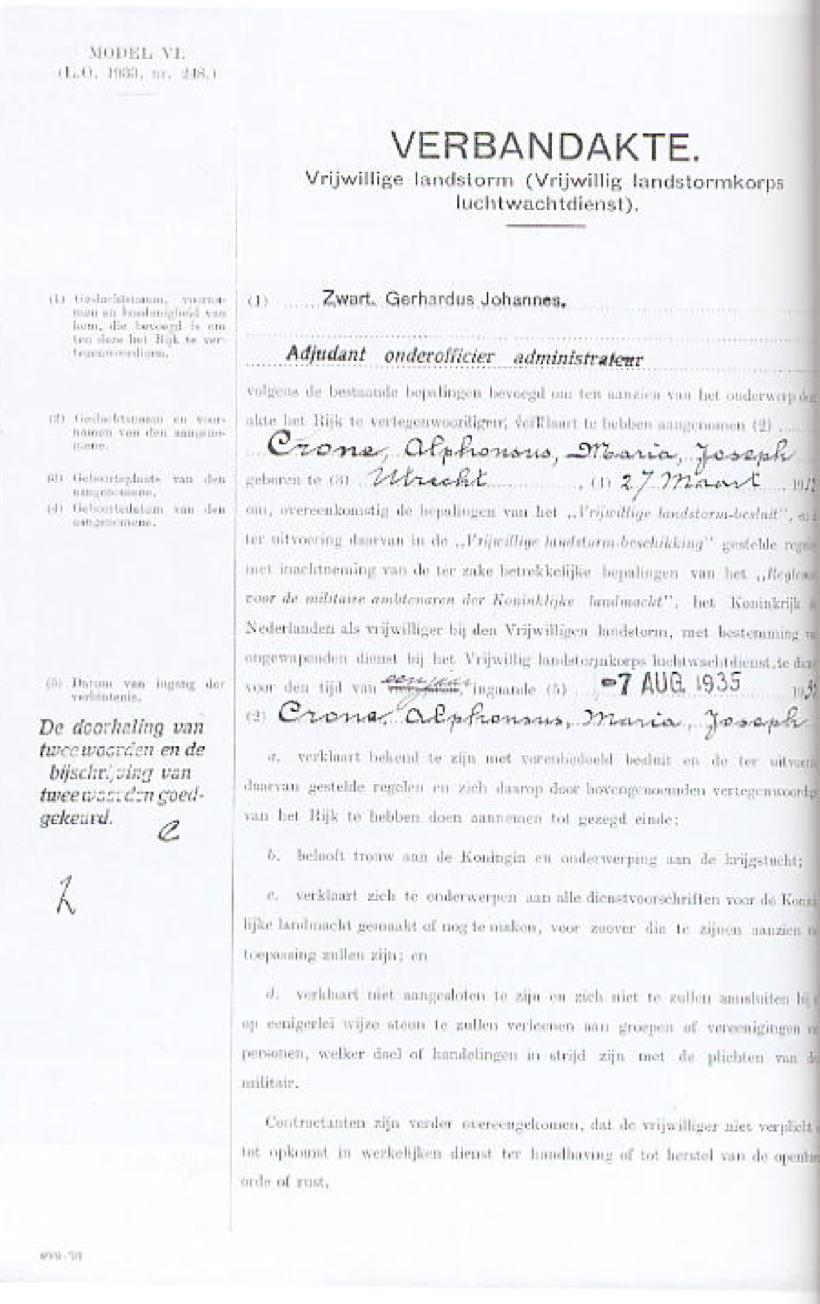


17. De Luchtmachten

18. De Luchtwachtdienst op hun post. Geheel rechts met stoel een man van de Philipsbewaking. Achter de man die naar een fles bier grijpt is de gasketel van Tongelre te zien. Links met de verrekijker militair A. Crone.

Mobilisatie 1939

19. Verbandakte van Dhr. A. Crone



MODEL VI.
(L.O. 1933, nr. 248.)

VERBANDAKTE.

Vrijwillige landstorm (Vrijwillig landstormkorps luchtwachtdienst).

(1) Geslachtsnaam, voornamen en hoedanigheid van hem, die bevoegd is om ten deze het Rijk te vertegenwoordigen.

(1) Zwart, Gerhardus Johannes,

Adjudant onderofficier administrateur

volgens de bestaande bepalingen bevoegd om ten aanzien van het onderwerp de[r] akte het Rijk te vertegenwoordigen, verklaart te hebben aangenomen (2)

(2) Geslachtsnaam en voornamen van den aangenomene.

Crone, Alphonsus, Maria, Joseph

(3) Geboorteplaats van den aangenomene.
(4) Geboortedatum van den aangenomene.

geboren te (3) Utrecht (4) 27 Maart 191[.]

om, overeenkomstig de bepalingen van het „*Vrijwillige landstorm-besluit*", en [de] ter uitvoering daarvan in de „*Vrijwillige landstorm-beschikking*" gestelde rege[ls] met inachtneming van de ter zake betrekkelijke bepalingen van het „*Reglem[ent] voor de militaire ambtenaren der Koninklijke landmacht*", het Koninkrijk [der] Nederlanden als vrijwilliger bij den Vrijwilligen landstorm, met bestemming [voor] ongewapenden dienst bij het Vrijwillig landstormkorps luchtwachtdienst, te dien[en] voor den tijd van ~~[illegible]~~ [illegible], ingaande (5) 7 AUG. 1935 19[.]

(5) Datum van ingang der verbintenis.

(2) Crone, Alphonsus, Maria, Joseph

a. verklaart bekend te zijn met vorenbedoeld besluit en de ter uitvoe[ring] daarvan gestelde regelen en zich daarop door bovengenoemden vertegenwoordig[er] van het Rijk te hebben doen aannemen tot gezegd einde;

b. belooft trouw aan de Koningin en onderwerping aan de krijgstucht;

c. verklaart zich te onderwerpen aan alle dienstvoorschriften voor de Koni[nk]lijke landmacht gemaakt of nog te maken, voor zoover die te zijnen aanzien [van] toepassing zullen zijn; en

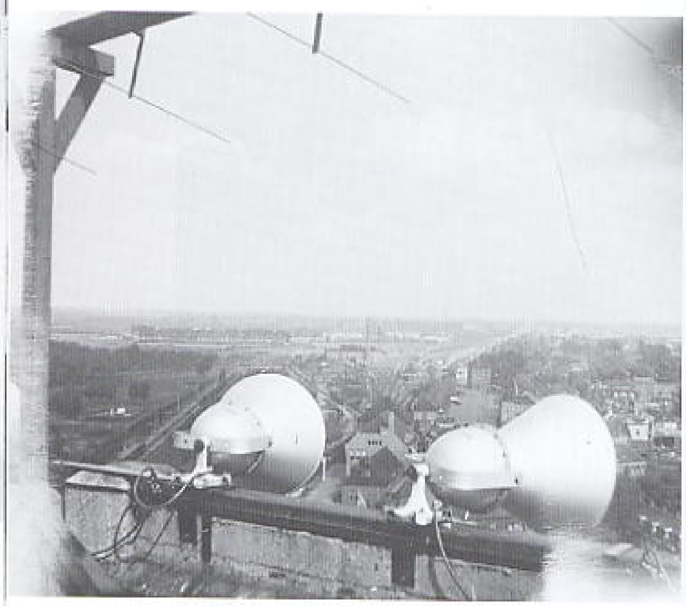
d. verklaart niet aangesloten te zijn en zich niet te zullen aansluiten bij [of] op eenigerlei wijze steun te zullen verleenen aan groepen of vereenigingen [van] personen, welker doel of handelingen in strijd zijn met de plichten van d[en] militair.

Contractanten zijn verder overeengekomen, dat de vrijwilliger niet verplicht [is] tot opkomst in werkelijken dienst ter handhaving of tot herstel van de openba[re] orde of rust.

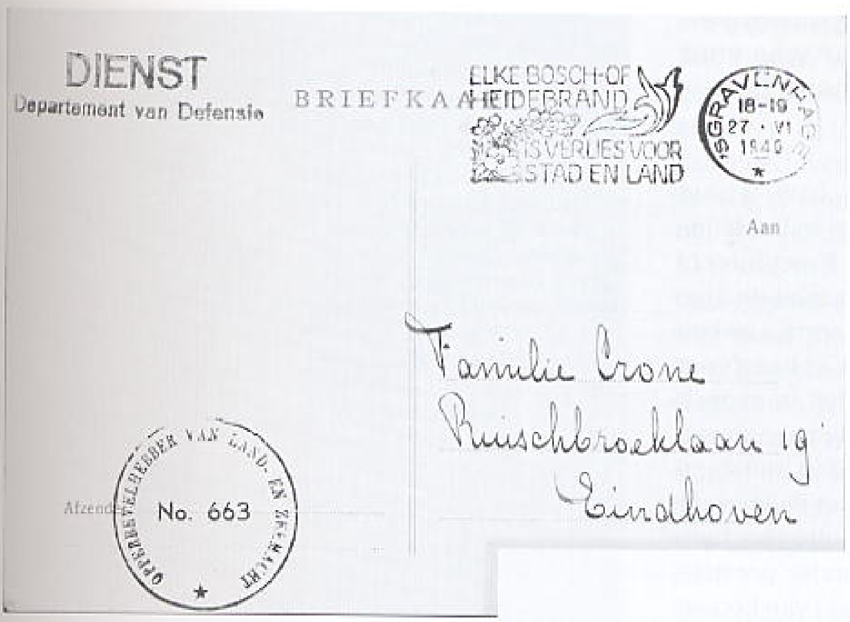
De doorhaling van twee woorden en de bijschrijving van twee woorden goedgekeurd.

C

Z

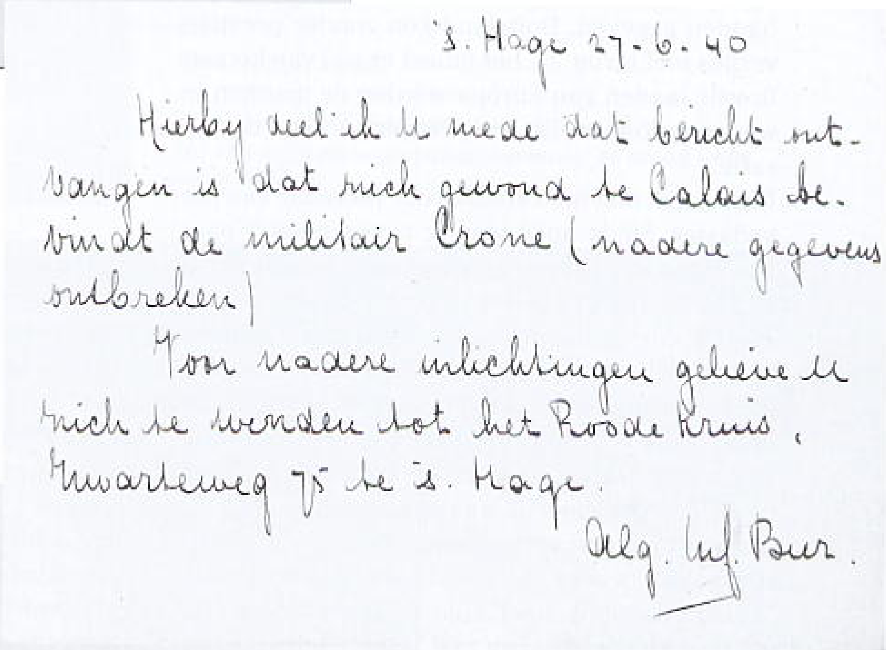


20. Nog een opname vanaf de Philipstoren. Een blik over de luidsprekers toont het N.S. station met spoorlijn en links de Beemd met rechts een deel van Tongelre.


DIENST
Departement van Defensie
BRIEFKAART
ELKE BOSCH-OF HEIDEBRAND IS VERLIES VOOR STAD EN LAND
'S GRAVENHAGE 18-19 27 VI 1940
Aan
Familie Crone
Ruischbroeklaan 19
Eindhoven
Afzender
OPPERBEVELHEBBER VAN LAND- EN ZEEMACHT
No. 663

21. Militair A. Crone raakte gewond in Calais, toen het schip de "Pavon" waar hij mee naar Engeland zou vertrekken werd gebombardeerd. De familie ontving de hier afgebeelde kaart.

22. Zie boven.


's Hage 27-6-40

Hierby deel ik U mede dat bericht ontvangen is dat zich gewond te Calais bevindt de militair Crone (nadere gegevens ontbreken)

Voor nadere inlichtingen gelieve U zich te wenden tot het Roode Kruis, Zwarteweg 75 te 's Hage.

Alg. Inf. Bur.

23. Militair A, Crone van de Luchtwachtdienst op de uitkijk.

24. De Luchtwachtdienst van het Nederlandse leger was gehuisvest op de Philipstoren. Hr. A. Crone nam enkele foto's. Links een mooie blik over het Centrum richting Stratum. Op de voorgrond het glazen dak van het Philips hoofdkantoor. In een rij zijn te zien Stadhuis, St. Catharinakerk en St. Joriskerk. Links op de voorgrond twee luidsprekers. Let op, rokende schoorsteen.

Uit het dagboek van Hr. G. van Nimwegen. Hij woonde in Aalst maar was voor zijn werk vanuit Eindhoven naar Den Haag verhuisd.

Op de achtentwintigste augustus 1939 's middags om kwart voor een riep de welluidende stem van de omroeper van het A.N.P. het bericht van de Regeringspersdienst om, waarbij de algehele mobilisatie van leger en vloot werd afgekondigd. Dus toch... Weken lang was ik er bang voor geweest, wekenlang had iedereen het in gedachten: "Daar komt mobilisatie van". De spanningen in Europa groeiden steeds. En nu stond Duitsland gereed om Polen binnen te vallen. Het Polen waaraan Engeland en Frankrijk hun belofte van hulp hadden gegeven. Duitsland kon zonder prestigeverlies niet terug. Ja, het moest er wel van komen. In vele landen van Europa werden de mannen te wapen geroepen. En nu in Nederland ook mobilisatie.

Daar zat ik met mijn studie voor tekenaar van het kadaster. Sinds april was ik overgeplaatst naar Den Haag waar ik een gezellig kamertje gevonden had bij aardige mensen aan de 1e v.d. Boschstraat 259. De cursus die gehouden werd van rijkswege in een school aan de Zwetstraat zou een jaar duren, waarna we examen zouden doen voor tekenaar. Die waren net met vakantie geweest en ik was bij het laatste rapport no. 1 van de cursisten uit de bus gekomen. Ik was er zo trots op. En nu... Ik mompelde een verwensing.

Nauwelijks waren de laatste woorden van het bericht verklonken of mijn kostjuffrouw kwam gejaagd binnen stappen met tranen in haar ogen. "O, wat verschrikkelijk!" "En moet U nou ook weg?"

"Ja, natuurlijk mevrouw. We zullen de spulletjes maar eens even buiten hangen vindt U niet?" Misschien was ik op dat moment uiterlijk kalm maar innerlijk speelden me de zenuwen toch lelijk parten.

Mijn militaire kist werd uitgepakt en reeds uitgehangen op het kleine balkonnetje om de motballenlucht er wat uit te laten waaien. Het was op die dag warm en zonnig weer, zodat het geurtje nogal gauw verdwenen was...

Hr. G. van Nimwegen vervolgt...

Met een schok werd ik opeens wakker. Mobilisatie! schoot 't door mijn hoofd. Ik hoorde dat er al iemand op was en keek op mijn klokje. Tien over half zes. Ik had me verslapen op de eerste mobilisatiedag!

Daar werd ook al geklopt. "Meneer, bent u eruit?"

25. Ministeriëel fabrieksbezoek tijdens de mobilisatie, in het voorjaar van 1940. De minister van Defensie, de heer A.Q.H. Dijxhoorn (derde van links) en dr. Anton Philips zijn de enige burgers. Geheel links, in het uniform van kapitein der artillerie, ir. P.F.S. Otten. Voorts, in uniform, van links naar rechts, ir. A.J.J. Lambeek, A. Willod Versprille, ir. F.J. Philips en Mr. J. Krulls. Locatie Johan de Wit Dordrecht.

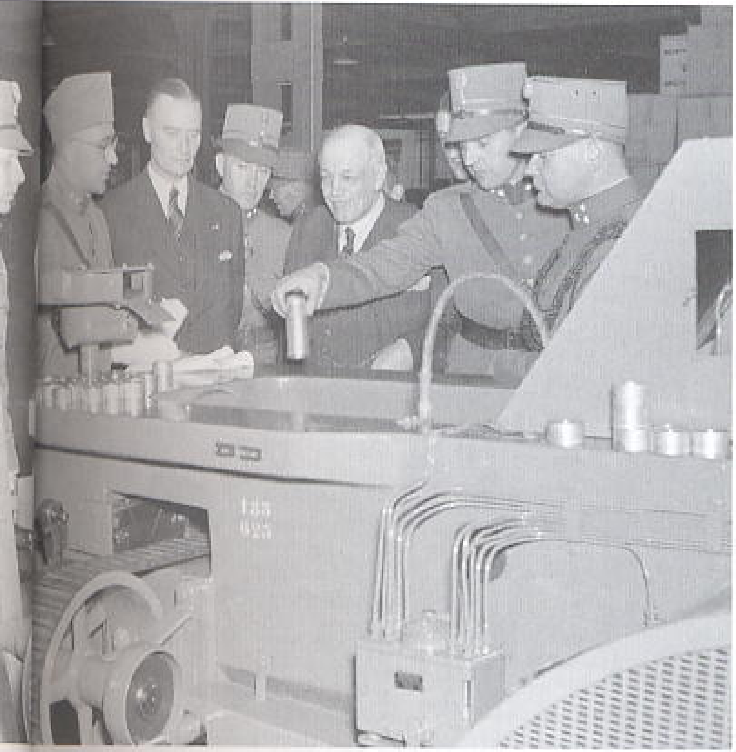
Vlug sprong ik eruit en kleedde me. Nu was ik niet meer de rijksambtenaar op de cursus voor tekenen. Nee, plotseling was ik sergeant G. van Nimwegen, ingedeeld bij de Verbindingsafdeling van de Ve Divisie. Dat schreef ik dan ook met rood potlood aan de binnenkant van mijn koffertje toen ik er mijn scheergereedschap en ondergoed inpakte.

Half acht was ik klaar, nam afscheid met een nadrukkelijk "tot ziens" van de Fam. Korteling en zo stond ik even later op straat. Het begon al warm te worden in die dikke kleding. Mijn kepie drukte op mijn hoofd en af en toe moest ik mijn voorhoofd al afvegen. De kraag van mijn veldjas zat nauw om mijn hals. Op 't station was het niet zo druk als ik gedacht had. Wel stonden veel mensen op 't stationsplein te kijken naar 't komen en gaan van de militairen.

Hr. G. van Nimwegen vervolgt...

Het is 9 april 1940, een dag die wel opgetekend zal worden in de annalen der oorlogsgeschiedenis. Vanmorgen om acht uur met de nieuwsberichten van het A.N.P. werd medegedeeld dat Duitsland Denemarken was binnengerukt en in Noorwegen troepen aan land zette. Dat dit bericht een verbazing teweegbracht is logisch. Ongelofelijk!!

Ook Scandinavië in de oorlog betrokken. Om half een kwam het bericht dat onze verloven waren ingetrokken voorzover de grenstroepen en kustbeveiliging betrof. Om drie uur scheen de toestand echter spannender te zijn geworden want



alle periodieke e.a. verloven werden ingetrokken. D.w.z. allen moesten zich direct bij hun onderdeel gaan melden. Ook werden van de luchtstrijdkrachten, de luchtdoelartillerie en mitrailleurs de zakenverloven ingetrokken. De toestand scheen ernstig te worden. Om zes uur kwam het bericht, dat we wel zouden gaan vertrekken maar waar naar toe wist niemand. De Peelraamstelling? St. Oedenrode? Hoe het mogelijk is begrijp ik nog niet maar plotseling kregen we bevel naar Den Bosch te gaan!
Hier zitten we nu om ruim half twee in een of andere zaal of volksbond in Orthen en nu ga ik slapen op de kale vloer. Uitkleden zal ik maar niet doen. Ik ben ontzettend moe. Wat zal de nacht ons brengen. Hoe zal de dag van morgen er uit zien?
Kwart voor twee.

Aut.: Hier stopt het dagboek van Hr. G. van Nimwegen. Na zijn krijgsgevangenschap neemt hij de draad weer op in 1943.

26. Hier kijkt een opgeroepen Nederlands militair op een bord met autobusregelingen voor het Eindhovense N.S. station.

113DE JAARGANG

Nieuwe Amsterdamsche Courant

ALGEMEEN HANDELSBLAD

Vrijdag 10 Mei 1940

AVONDBLAD

Nederland in oorlog met Duitschland

België, dat ook door Duitschland is aangevallen, en ons land hebben een beroep gedaän op de Geallieerden, die hebben toegezegd alle mogelijke hulp te zullen verleenen

Grenstroepen bieden verbitterd weerstand aan IJssel en Maas

Vannacht drie uur overschreden Duitsche troepen onze grenzen, ruim een uur later bombardeerde de Duitsche luchtmacht Nederlandsche vliegvelden en te zes uur bood de Duitsche gezant te 's-Gravenhage een verklaring aan, waarbij de inzet van een Duitsche troepenmacht werd aangekondigd en elke tegenstand doelloos verklaard.

De Nederlandsche Regeering heeft deze verklaring met verontwaardiging van de hand gewezen en geantwoord, zich in oorlog te beschouwen met het Duitsche Rijk.

De Nederlandsche grenstroepen bieden aan IJssel en Maas krachtig weerstand. Vier Duitsche pantsertreinen zijn buiten gevecht gesteld, waarvan er een tegelijk met de brug over de Maas te Venlo in de lucht vloog. Bij landingspogingen in het binnenland zijn ten minste 70 Duitsche vliegtuigen neergeschoten. Van verschillende plaatsen komen berichten, dat de Duitschers Nederlandsche krijgsgevangenen als dekking gebruiken.

Te vijf uur in den ochtend kon het Algemeen Hoofdkwartier reeds melden, dat onze weermacht en afweer paraat waren en de inundaties zich volgens plan voltrokken.

De Opperbevelhebber heeft een verordening uitgegeven, waarbij het allen

Duitschers of vreemdelingen van Duitsche afkomst verboden is zich in Nederland op straat of weg te bevinden.

Voorts heeft de Opperbevelhebber „Het Nationale Dagblad", „Volk en Vaderland" en „Het Volksdagblad" verboden, en een waarschuwing gericht tegen de burgerbevolking om zeer wantrouwend te staan tegenover radioberichten en strooibiljetten, die gewag maken van staken van het Nederlandsch verzet of van onderhandelingen met den vijand.

Volgens berichten van Reuter en Havas zijn in België het militaire hospitaal te Antwerpen verwoest, verscheidene huizen te Brussel door bommen vernield, het station Jemelles in vlammen gezet en het vliegveld Evere door Duitsche vliegtuigen met bommen bestookt.

Een Fransch leger rukt reeds op, ten einde België hulp te verleenen. Ook Britsche troepen zijn onderweg.

Koning Leopold van België heeft het opperbevel over de Belgische troepen overgenomen.

De ministers v. Kleffens en Welter zijn naar Londen vertrokken voor overleg met de Geallieerden.

In Amerika heeft het nieuws van den Duitschen inval een diepen indruk gemaakt.

PROCLAMATIE VAN H. M. DE KONINGIN

Mijn Volk,

Nadat ons land met angstvallige nauwgezetheid al deze maanden een stipte neutraliteit had in acht genomen en terwijl het geen ander voornemen had dan deze houding streng en consequent vol te houden, is in den afgeloopen nacht door de Duitsche weermacht zonder de minste waarschuwing een plotselinge aanval op ons gebied gedaan. Dit niettegenstaande de plechtige toezegging, dat de neutraliteit van ons land zou worden ontzien zoolang wij haar zelf handhaafden. Ik richt hierbij een vlammend protest tegen deze voorbeeldelooze schending van de goede trouw en aantasting van wat tusschen beschaafde staten behoorlijk is.

Ik en Mijn Regeering zullen ook thans onzen plicht doen. Doet gij den uwe, overal en in alle omstandigheden, ieder op de plaats waarop hij is gesteld, met de uiterste waakzaamheid en met die innerlijke rust en overgave, waartoe een rein geweten in staat stelt.

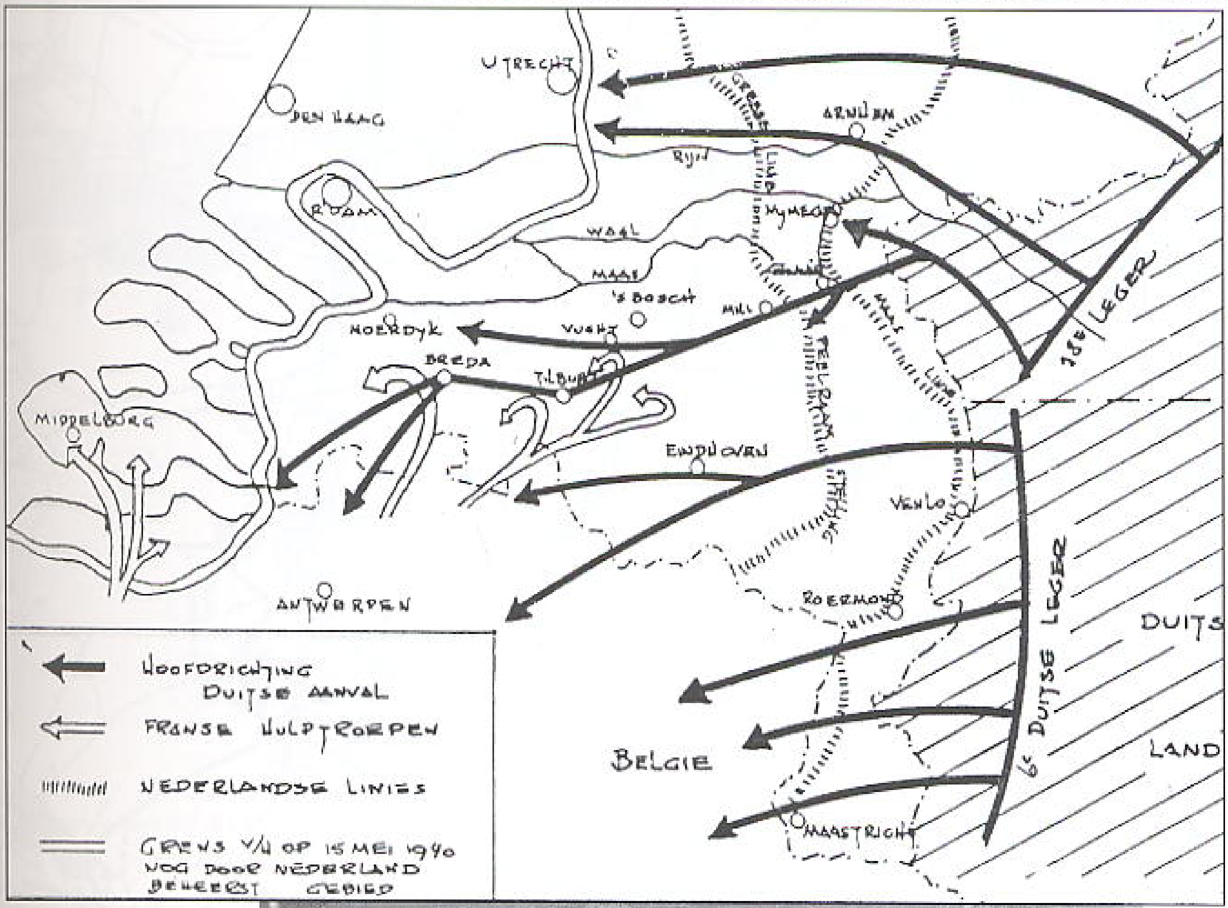
Wilhelmina

27. Het bericht van de oorlog met Duitsland

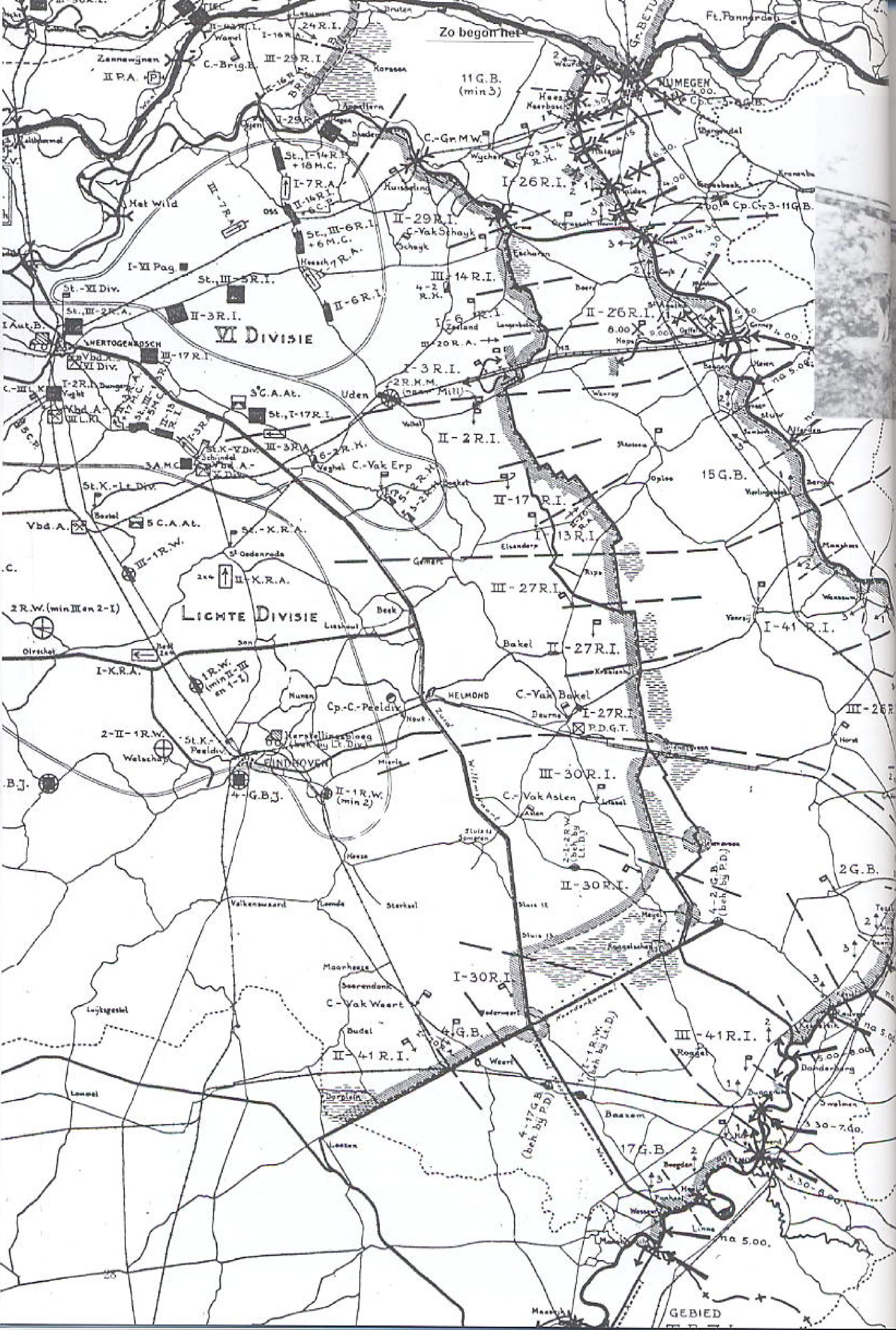
28. *Prins Bernhard (geheel rechts) op bezoek bij de troepen ergens in de Peel.*

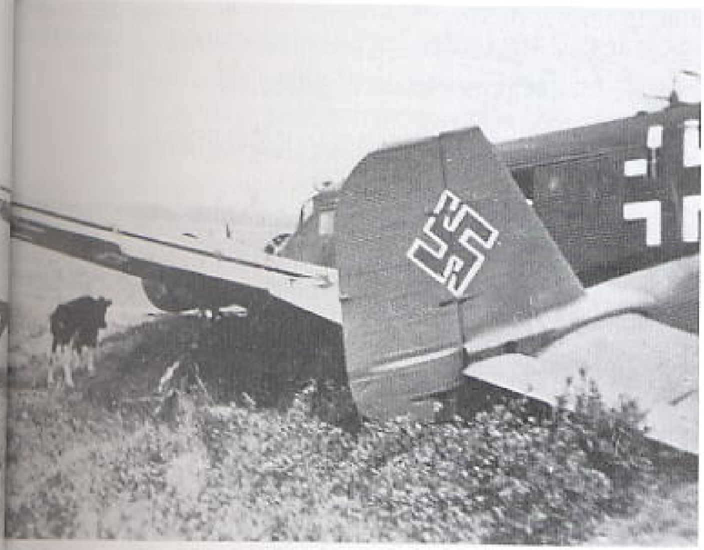
29. *Nogmaals Prins Bernhard bij de troepen.*

30. *De Duitse inval in ons land. Het 6e Duitse leger trok door Limburg en Z.O. Brabant.*



31. *Prins Bernhard met commandant op inspectie. De auto geheel links is waarschijnlijk de auto van de Prins.*


Zo begon het
NIJMEGEN
Ft. Pannerden
Gr. BETUWE
11 G.B. (min 3)
C.-Brig.B.
Zennewijnen
III-29 R.I.
24 R.I.
Het Wild
St., I-14 R.I. + 18 M.C.
I-7 R.A.
II-14 R.I. + 6 C.P.
St., III-6 R.I. + 6 M.C.
II-6 R.I.
C.-Gr.M.W.
Wychen
I-26 R.I.
II-29 R.I.
C-Vak Schayk
Schayk
Escharen
III-14 R.I.
I-VI Pag.
St., III-5 R.I.
St.-VI Div.
St., III-2 R.A.
II-3 R.I.
I Aut.B.
'SHERTOGENBOSCH
III-17 R.I.
VI DIVISIE
Vbd.A. VI Div.
I-2 R.I.
Vught
Vbd.A. III L.K.
C.-III L.K.
I-6 R.I.
Zeeland
III-20 R.A.
II-26 R.I.
Gennep
I-3 R.I.
2 R.H.M.
3e C.A.At.
St., I-17 R.I.
Uden
III-3 R.A.
6-2 R.H.
Veghel
C.-Vak Erp
Boekel
II-2 R.I.
Cp.C.3-11 G.B.
15 G.B.
Oploo
Bergen
Afferden
3 A.M.C.
St.K.-V Div.
Schijndel
St.K.-Lt Div.
Vbd.A.
5 C.A.At.
St.-K.R.A.
St Oedenrode
III-1 R.W.
2x4
II-K.R.A.
II-17 R.I.
I-13 R.I.
Gemert
III-27 R.I.
Maashees
Wanssum
Venray
I-41 R.I.
2 R.W. (min III en 2-1)
LICHTE DIVISIE
Liessel
Beek
Bakel
II-27 R.I.
Oirschot
Son
I-K.R.A.
1 R.W. (min II-III en 1-1)
Nunen
Cp.-C.-Peeldiv.
HELMOND
C.-Vak Bakel
Deurne
I-27 R.I.
P.D.G.T.
III-26 R.
Horst
2-II-1 R.W.
St.K.-Peeldiv.
Welschap
EINDHOVEN
Mierlo
Geldrop
4-G.B.J.
II-1 R.W. (min 2)
III-30 R.I.
C.-Vak Asten
Asten
Heeze
Someren
2-1-2 R.W. (beh by Lt.D.)
II-30 R.I.
4-2 G.B. (beh by P.D.)
2 G.B.
Valkenswaard
Leende
Sterksel
Meijel
Maarheeze
Soerendonk
C-Vak Weert
Budel
I-30 R.I.
Nederweert
Kessel
4 G.B.
II-41 R.I.
Weert
I-1 R.W. (beh by Lt.D.)
III-41 R.I.
Roggel
Baarlo
Lommel
Luijksgestel
Dorplein
4-17 G.B. (beh by P.D.)
Baexem
Swalmen
17 G.B.
Roermond
Linne
Maaseik
GEBIED
na 5.00.
5.00-8.00
3.30-7.00
3.30-6.00



32. *Duitse Junkers-52 transporttoestel in de wei. Koeien zoeken de schaduw onder de vleugel op.*

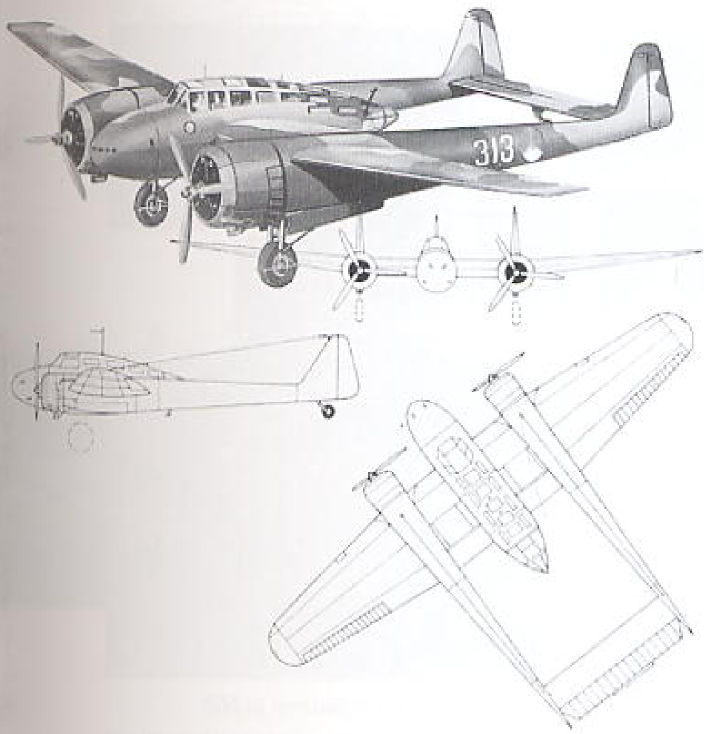
Uit het dagboek van Hr. G. Oom (oude spelling gehandhaafd)

Vrijdag 10 Mei

Met verbijstering worden we wakker. Een enorm motorgeronk klinkt onheilspellend door de lucht. We springen het bed uit en hollen naar 't raam. 8 zware bommenwerpers trekken op in westelijke richting. Even denken we dat het Hollandsche zijn, dan hooren we plotseling mitraileur geschut. Tot onze ontzetting zien we nu aan alle kanten tientallen machines aan komen zwermen. Vlug kleeden we ons aan. We zetten de radio aan die berichten doorzend. Over alle deelen van

Alarm!

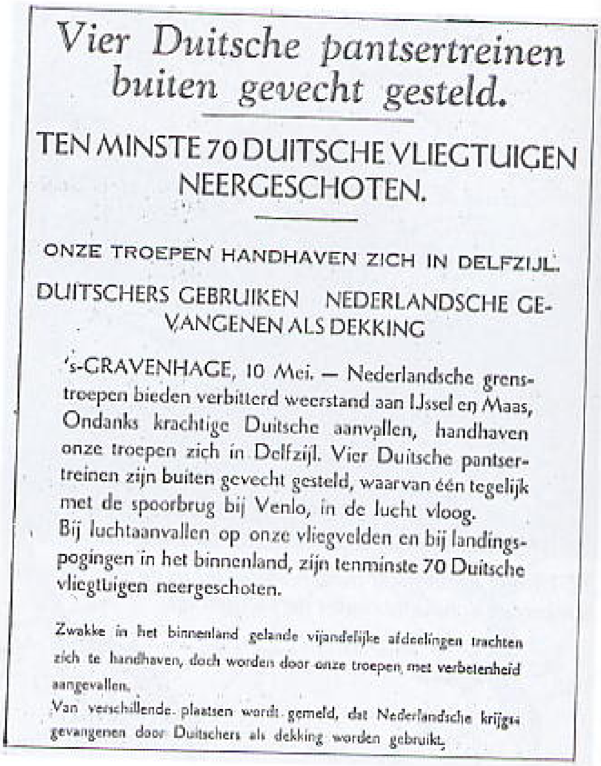
Nederland. Speciaal Dordrecht, Den Haag, Delft vliegen talrijke vliegmachines. Heele troepen parachutisten komen naar beneden, verschillende in Nederlandsche uniformen. Ook dalen er met watervliegtuigen die voorzien zijn van gummi vouwboten. Groote formaties Duitsche vliegtuigen worden gesignaleerd. 25 stuks boven Rhenen in richting Oost-West enz. enz. Zoo, dus nu zitten we er midden in. We eten beklemd. Mimi legt alles klaar, voor als ik weg moet. Ik loop naar de Boschdijk, naar Meijer. Die vertelde dat de Duitscher om twaalf uur tot twee maal toe doortocht gevraagd hebben. Hetgeen geweigerd is natuurlijk. Nu komen ze toch. Iedereen is buiten, met spanning worden de berichten besproken. Als ik naar de fabriek ga is er een enorme oploop bij de poorten. Ieder moet zich kunnen legitimeren. Door de radio hooren we dat Holland-Belgie en Luxemburg officieel in Oorlog zijn met Duitsland. Saas vertelde dat hij vanmorgen gezien had hoe twee parachutisten door mil. Politie opgebracht werden. Ik doe pogingen om iets te doen; sorteer de afdrukjes van de lantaarnplaatjes. Boven uit het Lab vandaan volg ik een troepentransport op straat. Plotseling komt er een Duitsche bommenwerper over. Vlug springen ze uit de auto's en zoeken dekking bij burgers. Vrijbergen moet plotseling naar huis. Ijsenkolb-Blosberg kwamen niet eens de poort binnen. Ze zijn verplicht zich binnenshuis te houden. Bij Arnhem en Venlo schijnen de Duitsche troepen tot staan gebracht te zijn. Op de Oirschotsche Dijk is een Duitsche bommenwerper neergeschoten. Welschap is inderdaad zwaar gebombardeerd. Een boerderij ligt in puin, ook de hangars. De Philips directie is vertrokken, ter behartiging van de ver-



33. *Onze Fokker G-1 die ons land zo dapper verdedigde.*

34. *Het Nederlandse leger met zijn onderdelen in Limburg en Z.O. Brabant.*

schillende over de wereld verbreide concerns. Er is nu een Mij. tot behartiging van Philipsbelangen opgericht. De maandsalarissen krijgen reeds twee maanden loon uit betaald, benevens een bon om bij Etos levensmiddelen op te slaan. 's Middags probeer ik wat te tekenen. Zware bommenwerpers trekken hoog door de lucht. Door de radio komen berichten 70 vliegtuigen neergehaald door jagers en afweergeschut. Er zijn ook vreemde pantsertreinen met militairen in de lucht gevlogen. Ik ruim systematisch alles op wat waarde kan hebben. Ontruim ook m'n donkere kamer en berg al het waardevolle in een privaten stalen kast. Nauwlijks zit ik op kantoor even naar de radioberichten te luisteren, daar gaat de telf. Afd. Arbeid. Oom- Goosen, Ouderhand- Popma en nog een moeten voor 6 uur zich op het gemeentehuis vervoegen; daar een bewijs halen en dat met welke gelegenheid ook in Haarlem zien te komen. Vlug pakken we alles bij elkaar, allerlei menschen komen afscheid nemen en de beste wenschen brengen. Op het stadhuis weten



Vier Duitsche pantsertreinen buiten gevecht gesteld.

TEN MINSTE 70 DUITSCHE VLIEGTUIGEN NEERGESCHOTEN.

ONZE TROEPEN HANDHAVEN ZICH IN DELFZIJL.

DUITSCHERS GEBRUIKEN NEDERLANDSCHE GEVANGENEN ALS DEKKING

's-GRAVENHAGE, 10 Mei. — Nederlandsche grenstroepen bieden verbitterd weerstand aan IJssel en Maas, Ondanks krachtige Duitsche aanvallen, handhaven onze troepen zich in Delfzijl. Vier Duitsche pantsertreinen zijn buiten gevecht gesteld, waarvan één tegelijk met de spoorbrug bij Venlo, in de lucht vloog.

Bij luchtaanvallen op onze vliegvelden en bij landingspogingen in het binnenland, zijn tenminste 70 Duitsche vliegtuigen neergeschoten.

Zwakke in het binnenland gelande vijandelijke afdeelingen trachten zich te handhaven, doch worden door onze troepen met verbetenheid aangevallen.

Van verschillende plaatsen wordt gemeld, dat Nederlandsche krijgsgevangenen door Duitschers als dekking worden gebruikt.

35. B...
vanu...
Haag...

36. Graven van Nederlandse militairen in Mill.

ze niet wat te doen. Bel vlug Philips op zeg ik No 1900. De Heer van Ketel komt aan de tel., Geeft U ze maar een bewijs dat ze er geweest zijn, dan zullen we morgen wel weer zien. Goddank, voor de avond ben ik weer thuis. Mimi zat al in spanning, is ook blij, vertelde dan een ontstellend relaas van een soldaat die meegevochten had in Venlo en wiens heele sectie verslagen was.. Met bloed bedekt was hij gevlucht. In plaats van zich op 't hoofdkwartier te melden, was hij eerst naar z'n meisje toegereden. We gaan wat inkopen doen bij Albert Hein. Ook ik heb 3 weken loon uitbe-

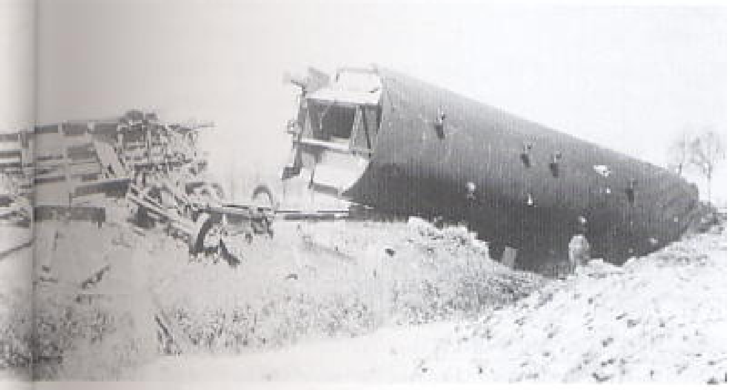
taald gekregen We loopen even door naar Meijer. Hij was niet thuis, maar mevr. Meijer vertelde dat Fred en de heele afd. daar ontslagen was. Ook in de fabrieken zouden massa's ontslagen ophanden zijn. Thuis gekomen plak ik groote strippen papier over de ruiten, tegen het barsten bij bombardementen. Ook gaan we van binnen alles verduisteren. Terwijl Mimi tijlen met water en emmers met zand klaar zet. Eindelijk gaan we naar bed. Mimi houdt haar kleeren aan.

Zaterdag 11 Mei 40

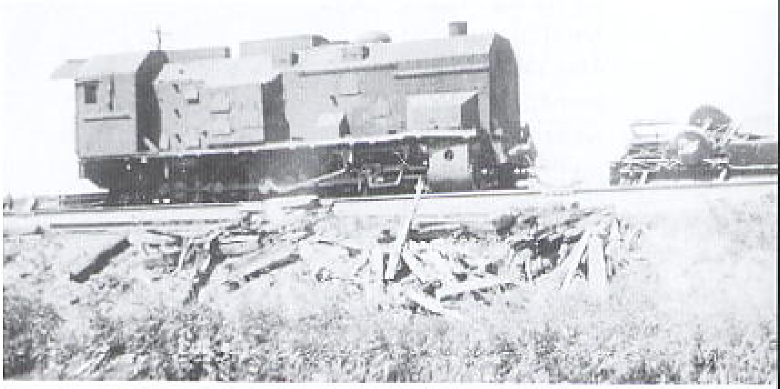
Met ontzetting worden we weer wakker. Hevig staan de ruiten te rinkelen. In de verte hooren we een aanhoudend bombarderen. Dof dreunen de slagen door. Ik ga naar beneden om de radio aan te zetten. Een ogenblik wordt ik aangegrepen door een verbijsterende angst. Straks moet ik weg,. Zal ik het er levend afbrengen. Ik heb moeite om m'n eigen in toom te houden. Eindelijk lukt het mij weer m'n zelfbeheersing terug te krijgen en als ik boven kom ben ik weer de oude. Na het brood eten gaan we m'n koffer pakken en dan ga ik naar het Lab. Om te hooren wat ik moet doen. Om half 9 bellen we arbeid op. "Ja wachten jullie maar even."

We wachten en wachten... Nogmaals gebeld. v. Zeeuwen ging er persoonlijk op uit om te informeeren op welke manier wij weg zouden kunnen gaan. Weer wachten. Intusschen komen weer allerlei berichten binnen. Alle vliegvelden, uitgezonderd Waalhaven waren weer in Hollandsche handen. Boven Eindhoven werden bonbons uitgeworpen, die vergiftigd bleken te zijn. Weer gebeld. Ja Gaarenstroom en Tetten zullen een beslissing nemen. Maar tegen kwart voor een weten we nog even veel d.w.z. we moeten maar trachten, ieder op eigen gelegenheid, hoe dan ook in depot te komen. Mimi was intussen dood ongerust geworden en stuurde v.d. Woude om te kijken waar ik bleef. Afin even later was ik weer thuis. We eten wat gedwongen; dan kleed ik mij om. Spreek mijn vrouwtje bemoedigend toe. Kind tracht boven alles uit te staan. Elk bericht, hoe verschrikkelijk ook, is maar een bericht. Zoo lang we zelf nog leven is er hoop dat we elkaar weerzien en nu dag. Vrouwtje tot ziens en hou je taai een zoen,... weg... niet omkijken... Weg. Op de Boschdijk spreek ik de fam. Meijer. Hou dan een mil. auto aan, groet ze en weg gaan we. In deze auto zit een groep soldaten, die gevochten hebben en toen teruggeslagen zijn. God wat zien die kerels er uit, dik onder slijk en stof, gewond en bebloed en met gezichten met wanhoop er op. In Best moeten we afstijgen. Ineens luchtalarm. In glijvlucht schieten eenige vliegtuigen omlaag en open mitr. vuur. Vlug zoeken we dekking. Er wordt teruggeschoten. Ik kruip op een legervrachtauto die gaat vertrekken. Plotseling komt er een groep wielrijders, die met vertwijfeling hun fietsen op de wagen gooien, in allereil er zelf op kruipen en voort... Door Oirschot... schieten. Bij Moergestel weer alarm. Dekking... schieten. Enkele moeten zijn getroffen. Ik heb nu schoon genoeg van mil. auto's. Blijf

37. Rechts op de foto graven van Duitse militairen op het R.K. kerkhof te Mill.



38. Enkele ontspoorde wagons van de hiernaast afgebeelde Duitse pantsertrein.



39. Een buiten bedrijf gestelde Duitse pantsertrein bij Mill. Let op bepantsering locomotief.

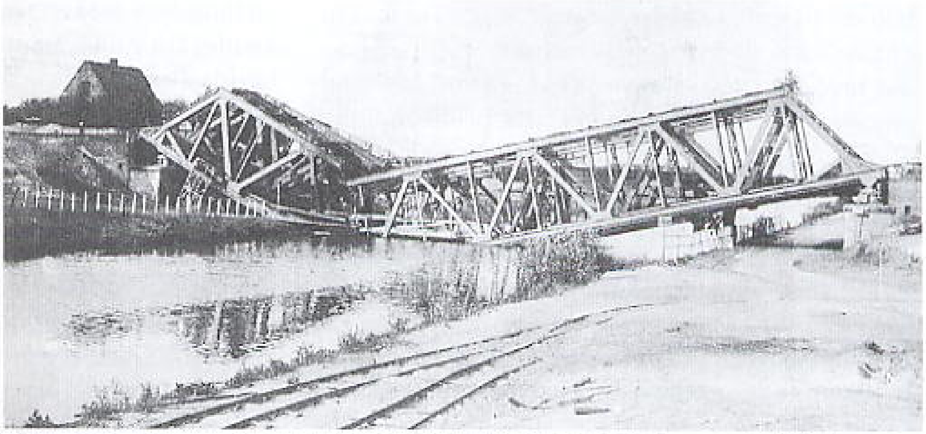
staan wachten, er komt een bus. Hierin waarachtig Goosen. In Tilburg is de stad gebombardeerd. Tegenover het station ligt een hotel in puin, maar ik bof geweldig er wordt een bus gerecruteerd die ons naar de Haag zal brengen. Een paar burgers oa een meisje van 18 jaar met een kindje van een paar maanden gaan ook mee, Weer rijden we, maar achter Tilburg verschijnen weer bommenwerpers, dekking in een sloot... verder in Oostereind luchtalarm, dekking we kruipen in een boerenschuur. De kleine wordt onrustig en moet gevoed worden. In de verte zien we een groep menschen hollen waarop geschoten wordt. Ook hier komt weer een eind aan. Intuschen is het donker geworden. Met bedekte lampen rijden we in richting Vianen. Tientallen malen moeten we stoppen, maar dan zijn we eindelijk over de laatste brug heen in Vesting Holland. In de richting van Rotterdam en Dordrecht zien we enorme branden. Ook in de Haag moet een opstand van NSBers zijn. We besluiten in Utrecht te blijven. Zoeken een kazerne op. Het jonge moedertje wordt naar een café gebracht. Wat heeft dat arme vrouwtje wat beleefd. We krijgen een krib met een stroozak geen hoofdkussen... geen dekens. M'n koffer doet dienst als hoofdkussen. Nog enkele min. en ik slaap als een roos.

Zondag 12 Mei '40

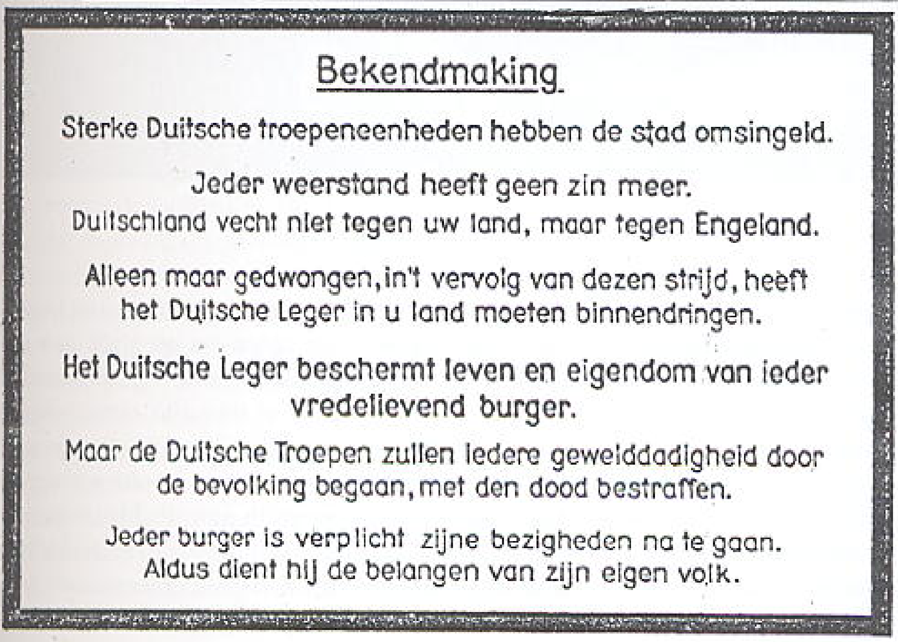
Luchtalarm!...
Afin daar wen je aan, we blijven rustig op de kamer. Bij het sein veilig gaan we ons heerlijk waschen en scheren. Hu wat was het koud. Slapen met kleeren aan en zonder dekens in een groote tochtige zaal. Na 't eten hangen we wat rond. We gaan straks naar Den Haag maar eerst wordt er een gedeelte van de bus bewapend. Als eindelijk brood en kaas ingeladen is trekken we er op uit, nauwlijks buiten Utrecht nemen we benzine en olie in. Het blijkt dat we een kapotte band hebben. Met dit maken is eenige tijd gemoeid. Vriendelijke burgers onthalen ons op koffie. Ik eet een paar sneeen kug. Je moet toch iets eten... Hier vind ik ook eindelijk een paar kranten waaruit ik het volgende oppik. Weer rijden we verder in Raamsdonk moeten we plotseling stoppen. Vlak boven ons een bommenwerper. Een duik, een doffe knal. Dikke rookwolken stijgen op. We hooren dat even verder een groote brug over de Maas gebombardeerd wordt. Nogmaals komt de machine terug. Weer een bom; ditmaal geen effect. Maar we moeten over die brug heen anders komen we nooit hier vandaan. Als we er vlak voor staan, komt er weer een mach. Dekking in de wegberm, dan weer verder. We moeten nu weer wachten op het opruimen van de baricade. Tergend lang duurt het. Eindelijk God zij dank kunnen we er over. Eenige meters vóór de brug is de bom ingeslagen. Een enorm gat in het wegdek. We moeten over het rijwielpad met de wagen. Er ligt een auto bij totaal versplinterd... We zijn de brug over. Het zit hier vol met Fransche soldaten. Plotseling staan we tegenover de waterlinie. De weg is weg. Voorzichtig rijden we tuschen de boomen door. Tot aan de navel in het water. Het is alsof we varen. Ook hier komen we behouden door. Tot dat we in Heeswijk zijn. We worden door mil. gesommeerd uit te stappen. Overal sluipen soldaten rond met geweer in de aanslag. Zoo juist zijn hier parachutisten geland. In de verte wordt geschoten. Ook hier komen we weer door. Bij Gorkum gaan we over met 't pontveer. Ook hier is het mis. Overal in de straten staan soldaten gereed om te schieten. Daar wordt plotseling duik geschoten. Vlak bij ons een schot. De bus uit, een huis in. Het blijkt een opstand van NSBers te zijn die onderdrukt wordt.

40. Ook de brug bij de Zeelsterstraat werd opgeblazen.

41. De spoorbrug bij Best werd ook vernield.



42. Zo trok het Duitse leger ons land binnen. Ze waren goed gemotoriseerd, alhoewel er ook nog paardentroepen bij waren. Deze opname is in Amsterdam gemaakt.



Bekendmaking

Sterke Duitsche troepeneenheden hebben de stad omsingeld.

Jeder weerstand heeft geen zin meer.
Duitschland vecht niet tegen uw land, maar tegen Engeland.

Alleen maar gedwongen, in't vervolg van dezen strijd, heeft het Duitsche Leger in u land moeten binnendringen.

Het Duitsche Leger beschermt leven en eigendom van ieder vredelievend burger.

Maar de Duitsche Troepen zullen iedere geweilddadigheid door de bevolking begaan, met den dood bestraffen.

Jeder burger is verplicht zijne bezigheden na te gaan.
Aldus dient hij de belangen van zijn eigen volk.

43. Een eerste mededeling van de Duitse bezetter.

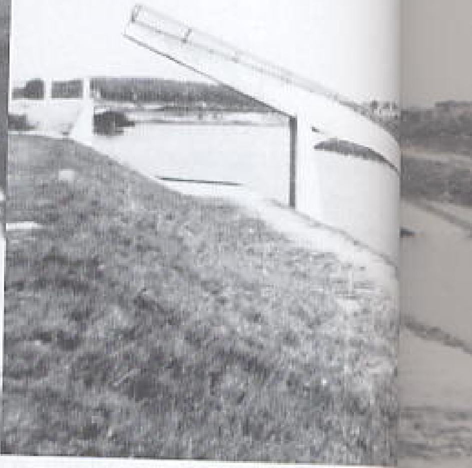
Hoe de Fam. Janssen, Blaartemseweg, de intocht beleefde

Op 10 mei 1940 's morgens vroeg Duitse troepen de Nederlandse grens overschreden om ons land te bezetten. Gestelnaar Piet Janssen kan zich de vroege morgen van vrijdag 10 mei 1940 nog scherp herinneren. "Ik zal het nooit vergeten: mijn vader riep ons 's morgens in alle vroegte uit bed met de kreet: "'t Is oorlog!" Ik keek naar buiten en zag honderden Duitse vliegtuigen met daar tussen in, moederziel alleen, één enkel Nederlands gevechtsvliegtuig. Niet ver van ons huis stond op de Hoogstraat een mitrailleur te ratelen. Nederlandse soldaten, die daar in de oude sigarenfabriek van Mignot en de Block waren gelegerd, schoten aan één stuk door op de Duitse vliegtuigen, die naar het westen vlogen. De mensen waren als verdoofd. Niemand wist raad met de situatie. Overal stonden groepjes mensen te praten. Ik denk dat niemand zich echt een voorstelling kon maken wat oorlog nu eigenlijk betekende. De radio zond doorlopend berichten en boodschappen uit. Aanwijzingen voor de burgerbevolking en berichten over het verloop van de aanval. Zoals: "Vliegtuigen in de richting van Den Haag", "parachutisten geland bij de Moerdijkbrug" en "Duitse soldaten, verkleed als nonnen, proberen bruggen in handen te krijgen." Ook waren er berichten van het Algemeen Hoofdkwartier, die duidelijk bedoeld waren om het moreel hoog te houden: "Onze troepen houden moedig stand," "Het Nederlandse leger voert tegenaanvallen uit" en "de Nederlandse luchtmacht heeft Duitse vliegtuigen omlaag gehaald."

Gewoon naar school

"Het was heel raar" gaat Piet Janssen verder. "We gingen met een groep jongens gewoon naar school. De boekentas achter op de fiets. Het hoofd van onze school – we zaten op de Mulo aan de Deken van Somerenstraat – hield een gloedvolle vaderlandse toespraak en met zijn allen zongen we uit volle borst het Wilhelmus. Dit alles terwijl de Duitse vliegtuigen over onze hoofden vlogen." Het gezin Janssen woonde aan de Blaarthemseweg. Vader had een functie bij de HeideMij, moeder dreef een winkel in kruidenierswaren, textiel en andere artikelen. Een soort dorpswinkel,

44. De vernielde verkeersbrug over het Wilhelminakanaal bij Best

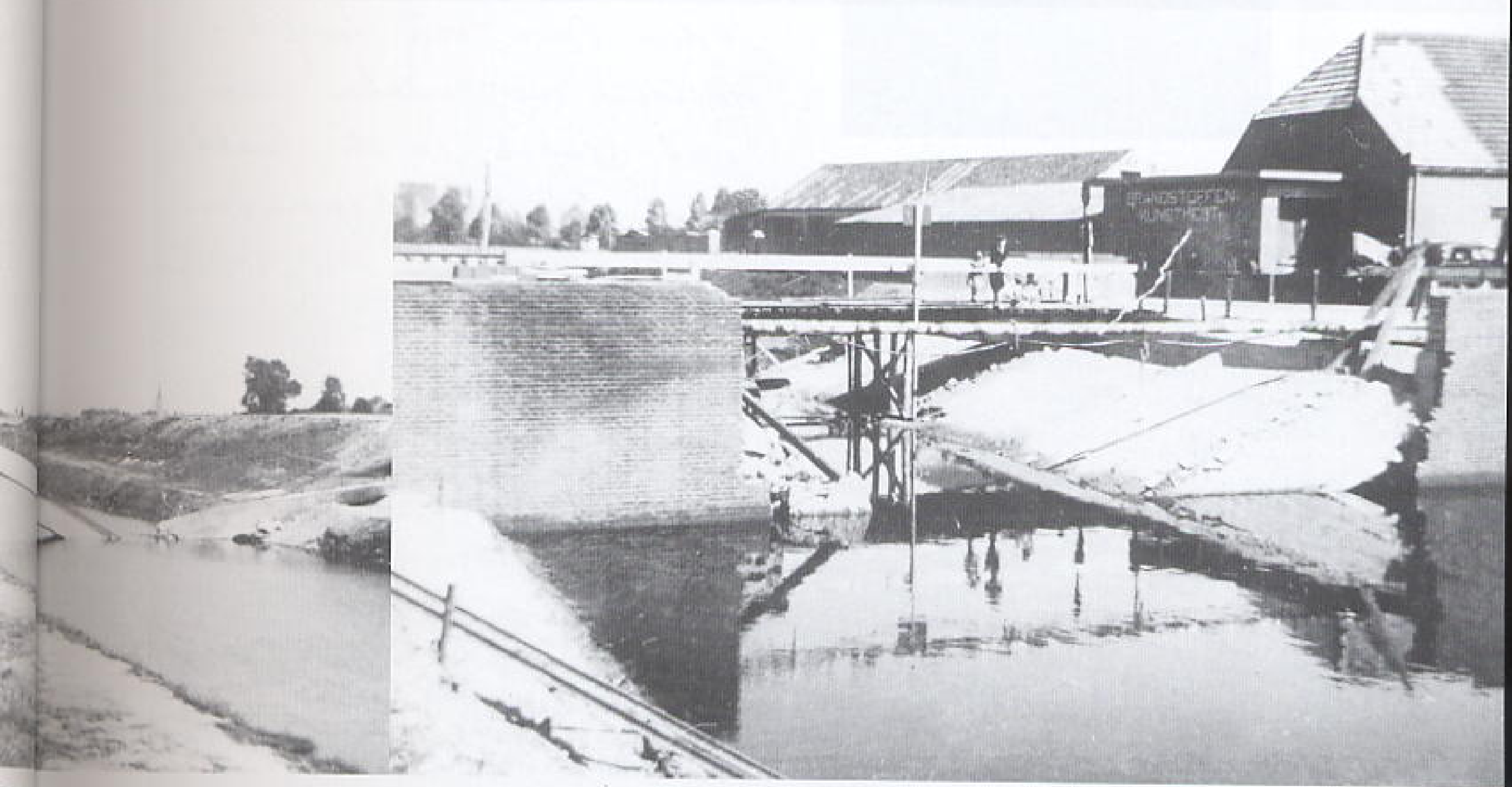


45. In Strijp werd de voetbrug opgebla

zoals er in die tijd veel waren. Piet weet nog dat er meteen mensen begonnen te hamsteren. "Er was een run op sommige artikelen, maar ons moeder stak daar al gauw een stokje voor. De vaste klanten kregen voorrang van haar."

De eerste Duitsers

"Op zaterdag kwamen groepjes Nederlandse soldaten langs ons huis. Vanuit de Peellinie trokken ze terug in de richting Tilburg. In mijn gedachten zie ik nog de vrachtwagen met Nederlandse militairen, een aantal van hen gewond en verbonden. Onderweg waren ze beschoten door de Duitsers. Het waren zo maar wat losse groepjes, ordeloos, zonder bevel en totaal gedemoraliseerd. "We hebben geen schijn van kans. De Duitsers zijn veel te sterk. We kunnen er nooit tegenop." Diezelfde zaterdagavond ging in Gestel het gerucht dat de Duitsers al in Eindhoven bij De Burgh waren. Nederlandse militairen lieten op deze dag de brug over het afwateringskanaal, op de hoogte waar nu Gagelbosch is, in de lucht vliegen." "De volgende dag, zondag 12 mei, zagen we zelf de eerste Duitse troepen. Via de Hoogstraat en de Blaarthemseweg trokken ze richting Reusel en België. Bij ons thuis draaiden ze een zijweggetje in, naar het "landbouwbruggetje" over het kanaal. Dat was nog intact en daar staken ze het kanaal over. Voorop motorrijders met zijspan. Dan stafwagens met officieren, die grote stafkaarten bestudeerden. Lange colonnes soldaten, te voet en met wagens. Geen tanks, voor zover ik me kan herinneren. Die zouden trouwens ook niet over het landbouwbruggetje kunnen. Het was een gedeelte van het Duitse zesde leger, dat later, eind 1942, in de slag bij Stalingrad werd vernietigd." "We waren onder de indruk van het gedisciplineerde Duitse leger. Toch was het tegelijk een schrikbeeld. Zwaar bewapend en onverzettelijk als ze er uit zagen. We begrepen dat ons land heel wat te wachten stond. Een vooruitzicht, dat ons zorgen baarde en erg deprimeerde." "Als de Duitse colonne een rustpauze kreeg, stormden de militairen de winkels in om chocolade en snoep te kopen. De manschappen verkeerden echt in een overwinningsroes. "Over zes weken zijn we in Engeland," verkondigden ze. Ze waren zo overtuigd van de sterkte van hun leger dat ze dachten binnen de kortste keren heel Europa, inclusief Engeland, veroverd te hebben."



46. De vernielde brug over het Beatrixkanaal in Gestel.

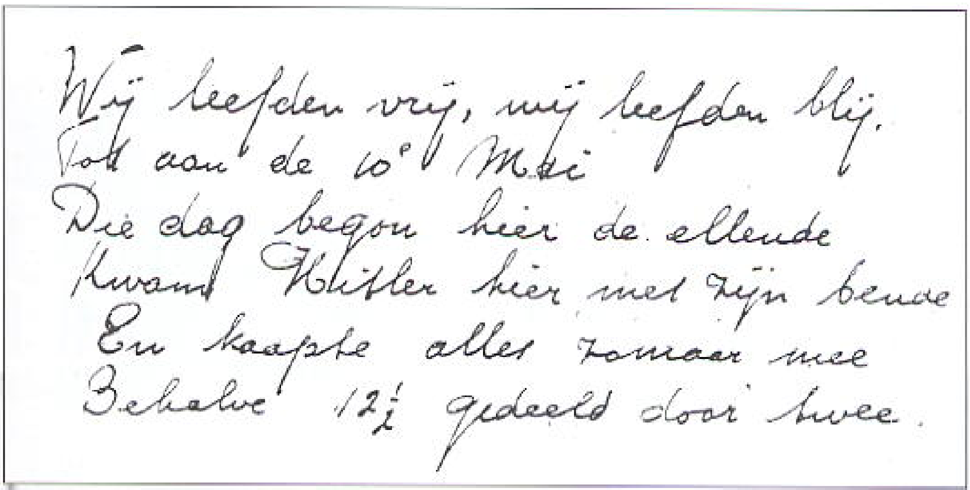
Bron: Eindhovens Dagblad

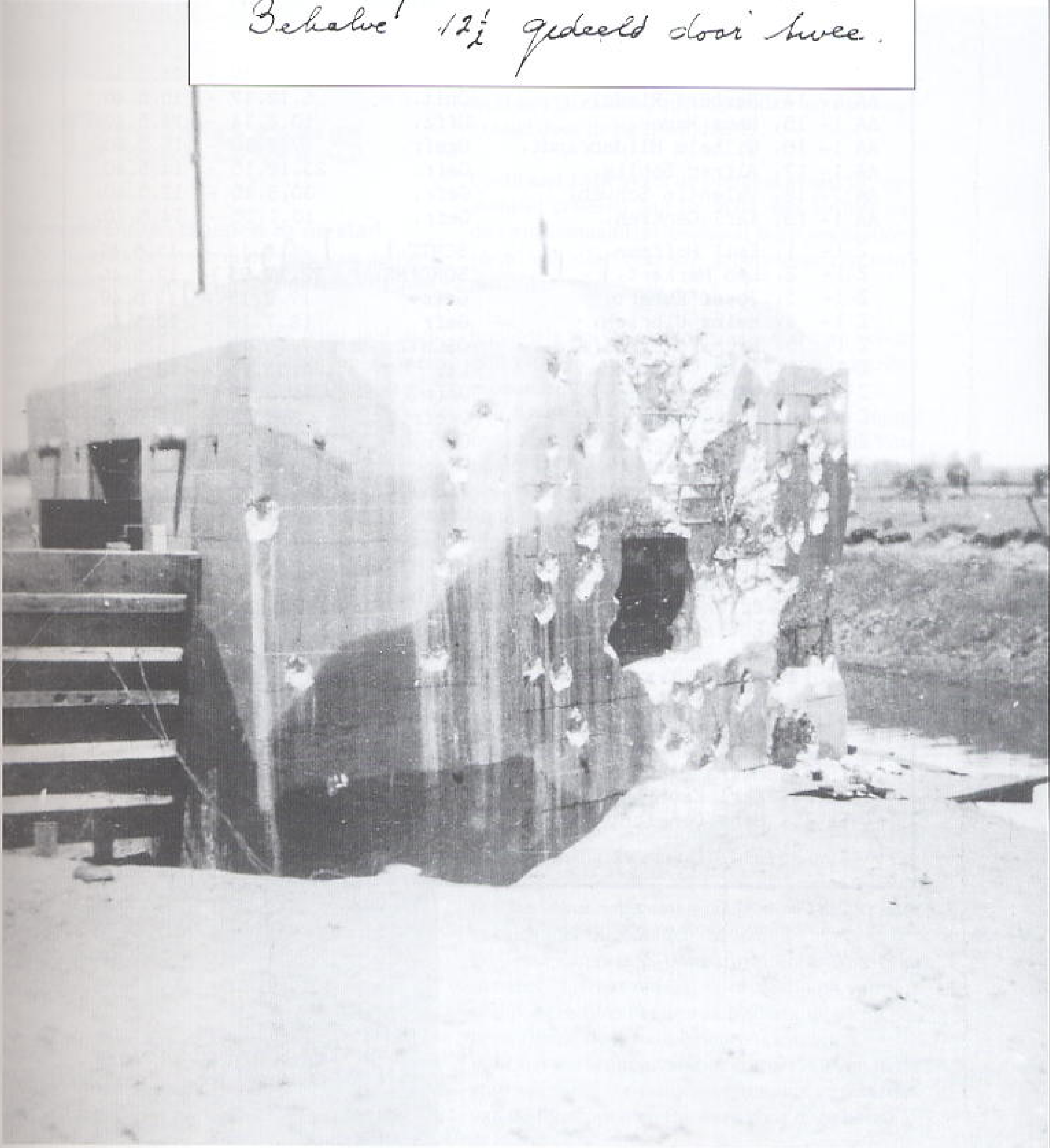
10 Mei 1940
De eerste binnentrekkende Duitsers
foto genomen (met veel
schrik) uit de bovenste
verdieping van ons huis
in de Marconilaan
later kwam links het
afweergeschut staan.

In den ochtend van den
10 den mei om half 6
werden we wakker van
veel geronk in de lucht.
en jawel 't waren allemaal Duitse vliegtuigen.
Rotterdam werd al gauw gebombardeerd en Holland
gaf zich over, en was zo overstroomd door de
bezetters, daar hielp geen vechten, de overmacht
was te groot. We zaten ermee, en raakten we ze
nog ooit kwijt?
Alles namen ze in beslag, fietsen wagens, radios
moesten ingeleverd worden, want we mochten niet
naar den Engelse zender luisteren.
Koper moest ook al ingeleverd worden, de kerk
klokken uit de torens, paarden koeien, varkens
kippen, en enfin alles wat ze gebruiken konden
Alles ging naar Duitsland, en Nederland
was al gauw zo arm als de mieren, en
het verzet groeide met de dag.
We hebben het niet gemakkelijk gehad in
Nederland.

47. De eerste bladzijde uit het dagboek van Mevr. M. van Vroenhoven-van Aarle, Marconilaan 38, 1940, 28 jaar. Een Duitse kolonne trekt over de Marconilaan richting Philipsfabrieken.

48. De uitkomst van de laatste zin is 6¼ (zes en een kwart). Er werd gezinspeeld op de Rijkscommisaris voor het bezette Nederlandse gebied Seyss-Inquart. Bron: het dagboek van Mevr. M. van Vroenhoven-van Aarle, Marconilaan 38


Wij leefden vrij, wij leefden blij,
Tot aan de 10e Mei
Die dag begon hier de ellende
Kwam Hitler hier met zijn bende
En kaapte alles zomaar mee
Behalve 12½ gedeeld door twee.

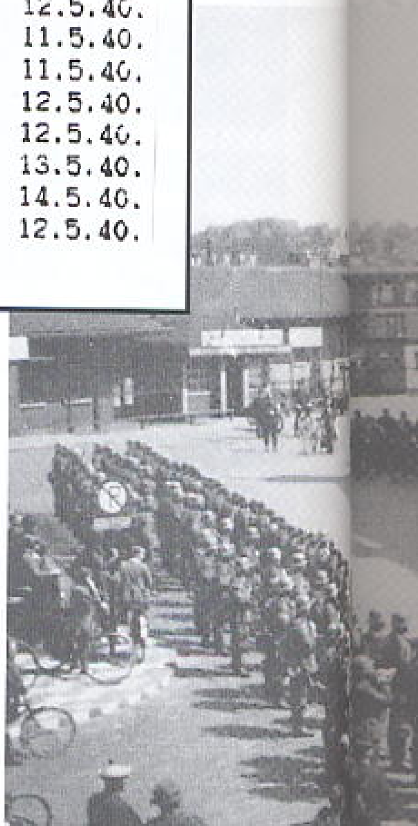


49. Een bunker die door de Duitsers flink onder vuur is genomen. Deze opname is ook in de Peel gemaakt.

52. [...] kommand[...] huisde [...] dit pand, [...] het Station[...]

AA 1- 1,	Erwin Scherer,	Gefr.	9.10.19 -	13.5.40.
AA 1- 2,	Paul-Heinz Rauschert,	OSCHTZ.	29.11.19 -	13.5.40.
AA 1- 3,	Rudi Rodig,	Pion.	13.1.20 -	14.5.40.
AA 1- 4,	Heinrich Trulson,	Gefr.	2.11.06 -	15.5.40.
AA 1- 5,	Julius Pfeiffer,	Hptm.	4.8.95 -	15.5.40.
AA 1- 6,	Matthias Herpertz,	Uffz.	13.1.15 -	22.7.40.
AA 1- 7,	Hermann Rieckmann,	Uffz.	18.11.12 -	1.6.40.
AA 1- 8,	Dietrich Mehrtens,	KAN.	21.2.21 -	5.8.40.
AA 1- 9,	Werner Schemel,	Uffz.	25.10.14 -	19.5.40.
AA 1- 10,	Otto Vogel,	OSCHTZ.	2.2.00 -	16.5.40.
AA 1- 11,	Rudolf Butter,	Gefr.	9.7.13 -	17.5.40.
AA 1- 12,	Ernst Zaschke,	Schtz.	28.12.15 -	18.5.40.
AA 1- 13,	Artur Klar,	KAN.	17.9.19 -	18.5.40.
AA 1- 14,	Herbert Riedel,	Oblt.	5.12.17 -	15.5.40.
AA 1- 15,	Hans Mader,	Uffz.	10.8.14 -	14.5.40.
AA 1- 16,	Wilhelm Hildebrandt,	Ogefr.	7.2.16 -	15.5.40.
AA 1- 17,	Alfred Bohlig,	Gefr.	23.12.15 -	14.5.40.
AA 1- 18,	Valentin Schwab,	Gefr.	30.9.15 -	12.5.40.
AA 1- 19,	Karl Gentzen,	Gefr.	10.1.15 -	14.5.40.
Z 1- 1,	Emil Hoffman,	SCHTZ.	26.8.13 -	11.5.40.
Z 1- 2,	Leo Markert,	SONDFHR.	22.12.95 -	12.5.40.
Z 1- 3,	Josef Kubert,	Gefr.	17.2.19 -	11.5.40.
Z 1- 4,	Heinz Ulbrich,	Gefr.	18.7.13 -	10.5.40.
Z 1- 5,	Richard Brethfeld,	OSCHTZ.	7.10.10 -	13.5.40.
Z 1- 6,	Hans Guenther,	Lt.	4.03.15 -	12.5.40.
Z 1- 7,	Hans Staufer,	Gefr.	11.8.17 -	12.5.40:
Z 1- 8,	Fritz Friedrich,	Ogefr.	3.8.16 -	12.5.40.
Z 1- 9,	Helmut Goerlitz,	Gefr.	12.6.14 -	13.5.40.
Z 1- 10,	Louis Aschert,	Pion.	8.2.02 -	18.5.40.
Z 1- 11,	Hans Lehmann,	Pion.	10.1.05 -	18.5.40.
Z 1- 12,	Karl-Heinz Richter,	Uffz.	12.3.05 -	12.5.40.
Z 1- 13,	Ernst Donner,	SCHTZ.	9.5.17 -	12.5.40.
Z 1- 14,	Walter Zaiser,	Gefr.	6.1.13 -	11.5.40.
Z 1- 15,	Wilhelm Patorra,	Gefr.	22.1.15 -	11.5.40.
Z 1- 16,	Erich Kirbach,	Sold.	15.12.12 -	27.5.40.
Z 1- 17,	Edwin Schaefer,	OSCHTZ.	7.11.19 -	12.5.40.
Z 1- 18,	Max Salomon,	STRM.	27.8.17 -	12.5.40.
Z 1- 19,	Rudolf Krafft,	Lt.	17.1.11 -	11.5.40.
Z 1- 20,	Richard Rosenkranz,	SCHTZ.	7.10.18 -	11.5.40.
Z 1- 21,	Manfred Bauer,	Lt.	22.10.18 -	12.5.40.
Z 1- 22,	Karl Krauss,	SCHTZ.	21.5.19 -	12.5.40.
Z 1- 23,	Heinz Richter,	OSCHTZ.	2.11.18 -	13.5.40.
Z 1- 24,	Karl Kauffmann,	Reiter.	4.5.09 -	14.5.40.
Z 1- 25,	Hans Dengler,	Feldw.	19.11.13 -	12.5.40.

50. Lijst van Duitse soldaten die sneuvelden bij de inname van Eindhoven en de omgeving.



51. Hier wordt op het Stationsplein te Eindhoven voor hotel "Du Commerce", waar de Ortskommandantur was gevestigd, de Duitse vlag gehesen.

De Duitsers

De eerste Duitse troepen in de stad

Na de onverwacht snelle doorbraak van de Peelraamstelling is de weg voor de Duitsers vrij naar Eindhoven.
Het terugtrekkende Nederlandse leger laat nog gauw enkele bruggen springen maar op **12 mei**, Pinksteren, marcheren en fietsen de Duitsers via diverse wegen de stad binnen.

Op de avond van de **11e mei 1940** worden de bruggen bij het centrum en ook die op de landwegen vernield.
13 mei vestigt zich de Ortskommandantur ((I)638) in Hotel Du Commerce aan het Stationsplein. De Kommandant is Hauptmann Dr. A. Mayer van de Landesschütze met zijn Adjudant de Erbprinz Rittmeister von Thurn und Taxis. Unteroffizier Göbel is de Quartiermeister beim Ortskommandant.
Ook worden hier in het Oranjehotel kamers gevorderd voor zieke militairen.
Krijgsgevangenen gaan naar de Volksbond en het Katholiek Leven op de Wal.

Er zijn besprekingen met Burgemeester Verdijk omdat de Gemeente dient te zorgen voor alle voorzieningen die de te verwachten Deutsche Dienststellen en Wehrmacht-onderdelen nodig achten.
Bruggen moeten gerepareerd worden, men wil 40 lastwagens voor transport en 8000 kilo stro, om enkele voorbeelden te noemen uit een veelheid aan eisen. Stadsplattegronden worden opgevraagd door de Kommandantur.

Op **18 mei 1940** wordt de Duitse oorlogsvlag ceremonieel gehesen aan de mast, die op last van de Ortskommandant geplaatst is op het Stationsplein. Van deze publieke gebeurtenis zijn foto's gemaakt.

Inmiddels zijn 2 Batallione, zo'n 500 man Schützpolizei (Gendarmerie), met een aantal paarden ingekwartierd in het Witte Dorp.
Een 93e Batallion van Major Klein heeft Hauptman Jähler als Kommandant van de derde Kompanie. De Staf met Oberinspektor Schieweck is gevestigd op Burghplein 9.
Major Walter is de Kommandant van het 42e Batallion waarvan de Stab gehuisvest is in de Petrus Donderstraat 27. Die Stab bestaat o.a. uit Adjudant Oberleutnant Mäler, Inspektor Fehlner, Obersektretär Berger, een Stabartz en Verwalter Riemer.
Na enige tijd zal het 93e naar Tilburg vertrekken en blijft maar een Kompanie van het 42e achter.
Als na **december** de laatste troepen weg zijn wordt hun vlaggenmast verplaatst naar het Ehrenfriedhof bij de Oude Toren.

Officieren en manschappen van de Feldgendarmerie worden ingekwartierd in het Villapark.

Op Parklaan 54 vestigt zich de Gestapo met enkele inlichtingenofficieren.
De Gestapoman is SS-Untersturmführer Warnecke die snel vertrekt omdat, door vestiging van burgerlijk bezettingsbestuur in Nederland, de Sicherheits Dienst de geheime politietaken krijgt.
Voor het verkennen van het culturele leven in de stad verzoekt de burgemeester om vrijkaartjes van de bioscopen en theaters voor deze heren.

De SD-Chef wordt de Sser Wiegnant. Organisatorisch valt men onder de Aussenstelle Den Bosch. Major Ramm van het Reichs Luftfahrt Ministerium zit daar ook tijdelijk.
Hij is de chef van Oberleutnant Liese, Hoofd Arbeitsschutz, de Duitse bewakingsdienst bij Philips.

De Pionier-Erkundigingsstab Holland Aussenstelle II van Major Mehler(?) zal korte tijd in Burghstraat 3 zitten.

Landschschütze en Infanterie

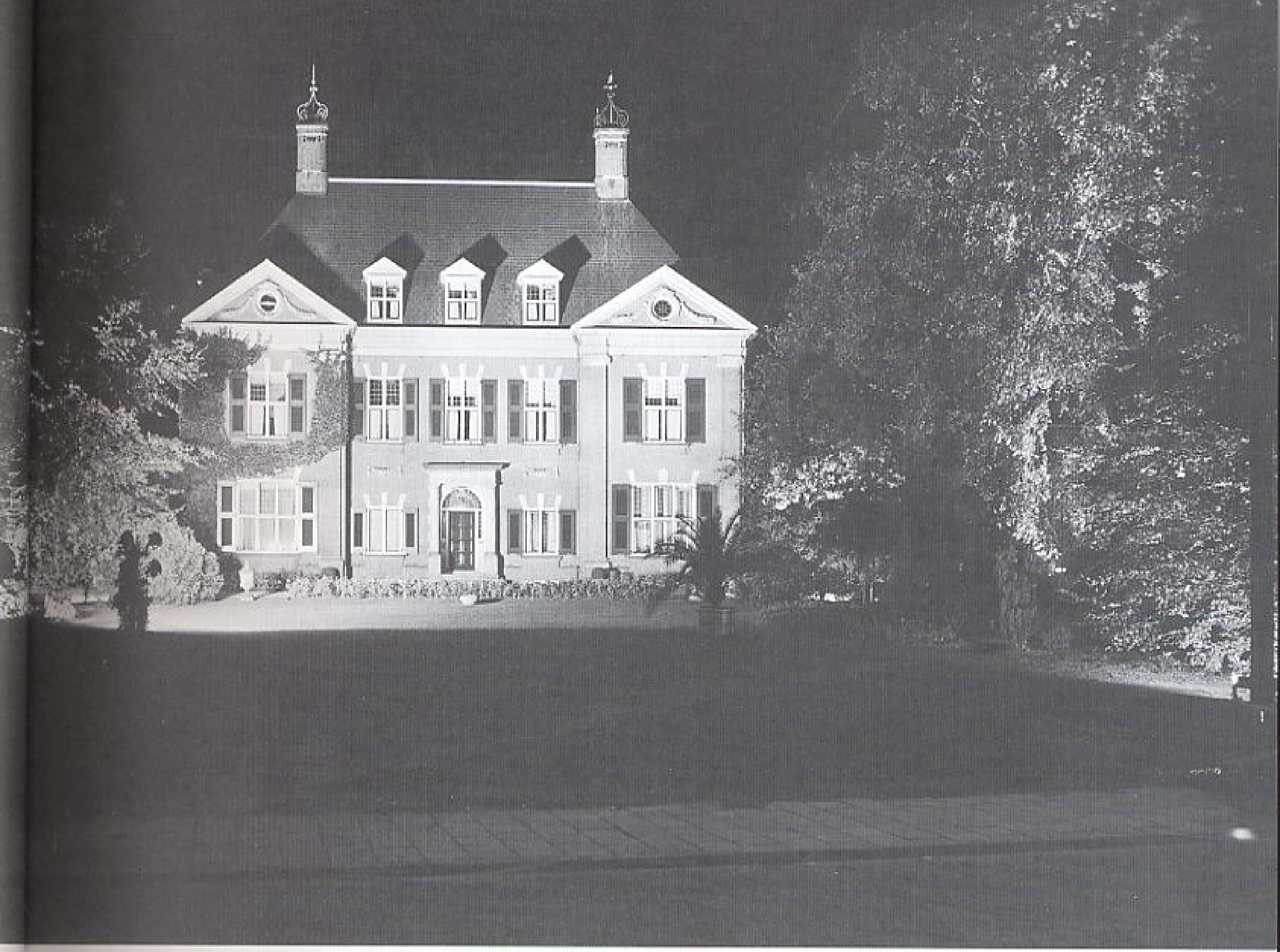
De troepen van Hauptmann Mayer (Regt.Lds.Sch.), met hun Stab in de Dommelstraat, verblijven eveneens kort.
Een Krankenrevier en Werkzimmer zijn in de Ten Hagestraat 13 en het grootste deel van de manschappen waren gelegerd in de St. Trudopatronaat: Leutnant Wilbe met zo'n 250 man. Waarschijnlijk staat die officier op de foto die gemaakt is van het pleintje voor de kerk. In de wei achter de school in de St. Trudostraat leggen ze een schuilloopgraaf aan.

Einheit Deunert (Rgt.Inf.)

Zo'n 1000 man met 200 paarden komen half juli aan onder commando van Hauptmann Deunert. Het overgrote deel wordt ingekwartierd rond de Aalsterweg. De staf zetelt in het Dommelhuis aan de Jonckbloetlaan.

53. Een mooie opname van de verlichte villa De Laak. Hier woonde Ir. F.J. (Frits) Philips in de bezettingstijd.

54. Er werd op het plein voor de St. Trudokerk in Strijp door de Duitsers een appèl afgenomen van de juist gearriveerde Duitse troepen.



Tussentijds wordt een Kompanie (132 man) vervangen en in **oktober** worden de vele gevorderde locaties verlaten.

Einheit von Bülow

Oberst Von Bülow van het 27e Rgt.Inf. krijgt op **23 okt. '40** zijn Regimentsgeschäftszimmer in Fazantlaan 5.

Einheit Gollnitz

Het Infanterie Regiment 347 heeft als Kommandant und Standorts-älteste Oberleutnant Gollnitz. Zijn troepen worden gelegerd in de Floralaan en op de Leenderweg.

Zij laten een schietbaan aanleggen op de hei en Oberleutnant Mitros is betrokken bij de bouw van een grote paardestal in Zesgehuchten.

Einheit Techmann

In Elzentlaan 42 is de Regimentskommandeur van Oberst Teuchmann. De Stabskompanie van dit 332e Regiment is gelegerd op de Wal 8 in het Wehrmachtsheim, de andere kompanie in het Witte Dorp.

Men vertrekt **december 1940.**

Einheit Kegler

Dit zou een Cavalerieafdeling zijn die in **oktober 1940** zijn intrek neemt in Eindhoven en Valkenswaard.

In de staf van Oberst Kegler zit Leutnant Hinch die ingekwartierd is in de Parklaan 52. Zij vertrekken in **mei 1941.**

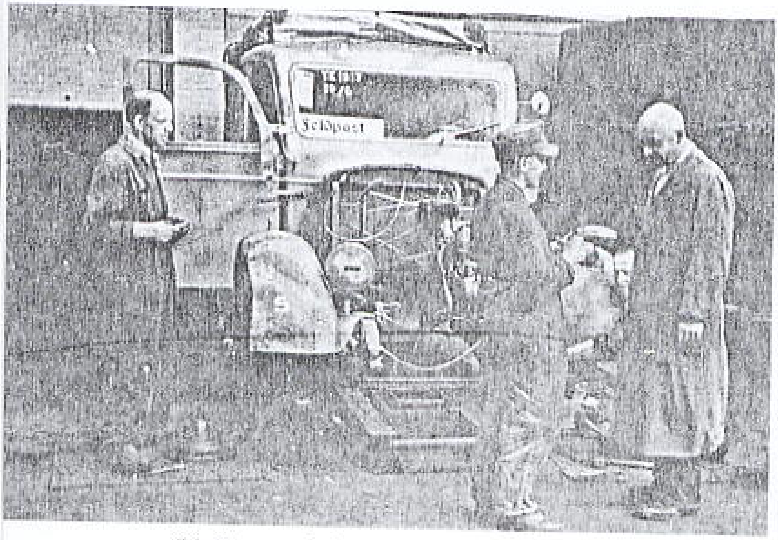
Fliegers en Flak

In de maand juni verblijven in Hotel Du Commerce vliegers van de Jagdgeschwader Richthoven en het 54e J.G. Ook in Hotel Victoria aan de Mathildelaan 77 zitten voorlopig vele Fliegeroffizieren.

Dit alles als de aanleg van het militaire vliegveld aangevangen wordt.

De Fliegerhorst Gruppeverwaltung zit in de school aan de Zeelsterstraat 138. Oberinspektor Bergmann en vele Inspektors van Wirtschafts- en

Unterkunftverwaltung komen en gaan. Er is ook een Technische Verwaltung.
De Oberbauleitung met Baurat Stockung en Bauleiter Frings is gevestigd in de Bredalaan 134 en 136.
Een Baukampanie is na **oktober '40** gelegerd in het St. Trudopatronaat.
Huize "De Wielewaal" aan de Oirschotsedijk is met de chauffeurswoning gevorderd voor het Luftgau K.D.O.
Ook het eveneens aan de Oirschotsedijk gelegen: "Wit Huis" en de "Hut von Oom Tom" alsmede "Het Heihuis" en de "Gagelhof" te Waalre zijn in beslag genomen. Frits Philips woont op "De Laak".
Een Krankenrivier der Flieger komt aan de Halve Maanstraat.



55. Hier wordt bij Van der Meulen door de Duitsers gesleuteld aan een wagen van de Feldpost. Het autobedrijf was door de Duitsers gevorderd.

De eerste Fliegerkommandant is Hauptmann Hofregen en daarna Major Menge.
De Registratuur (Archief) van de Fliegerhorst is enige tijd ondergebracht geweest in de Willemstraat 28.

De Flak bij het vliegveld

3 augustus worden Flaktroepen ondergebracht: 20 man in het Patronaat in Acht, 60 in het St. Trudopatronaat. Strijpsestraat 89 en Willemstraat 97 zijn ook gevorderd.
Later in het jaar is er sprake van inkwartiering van 260 man in Acht waarvoor ook de school van de zusters gebruikt wordt. Hieronder zijn recruten die onderricht krijgen in lokaliteiten in de omgeving.
Bij de Schaapsdijk in Zeelst zijn geschutopstellingen van dit 365e Res.Flakregiment.
Kommandanten zijn Haptmann Snukkel en Oberstleutnant Achilles.

Overige Dienststellen

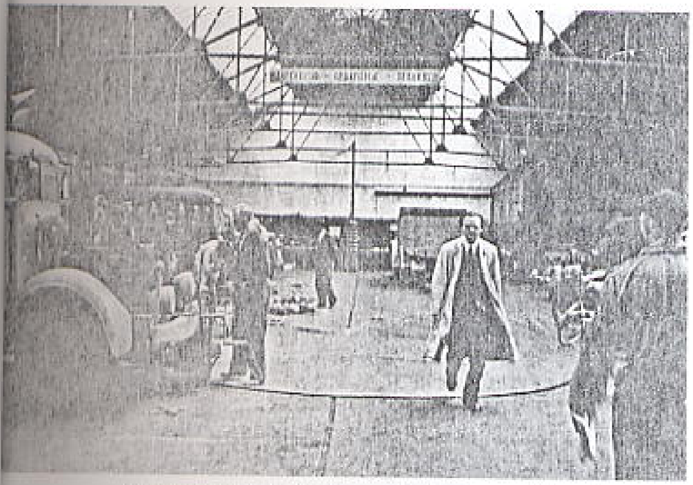
Voor iedere dienst of funktie, soms bezet door één man, hanteren de Duitsers wisselende indrukwekkende namen en titels.
Het onderstaand geeft een indruk van het complex aan diensten.

Transport

Het grote aantal paarden dat met de troepen meekomt vereist dat vele autogarages en bestaande stallen worden aangepast.
In de Eindhovense smederijen gaan Duitse hoefsmeden werken.
De Sigarenfabriek Woenselsestraat 333 wordt gebruikt door het Verplegungsamt voor hooiopslag etc.

Heeres Kraftfahrpark (HKP 558) en Krafttransport Dienststelle (KTD)

Voor de stalling van legervoertuigen en dienstauto's zijn veel garages nodig: de BBA-garage aan de Raifeissenstraat is snel gevorderd. Na de ver-



56. Activiteit in de Duitse werkplaats van Van der Meulen aan de Vestdijk.

bouw van de garage van Van der Meulen is deze geheel in gebruik door het Duitse leger.
Tankstellen worden met richtingborden aangeduid en aan de Boschdijk is de Gross Tankstelle für K.F.Z.
Vlakbij de Frankrijkstraat 101 zit Hauptmann Jurgen (KTD) met 30 man.

Bahnüberwachung
Amtsmann en Oberingenieur Tüpp woont in de Tramstraat 12. Er komt een permanente politiewacht in het station.

Feldpost
De Deutsche Dienstpoststelle in den Niederlanden zal snel vanuit Vestdijk 14 verhuizen naar Dommelstraat 6

Verplegungsamt
Ingekwartierd zo'n 40 man in de danszaal van Hotel de Kroon, Boschdijk 54. Kantoor en opslag in het Antoniuspatronaat, Harmoniestraat 1.

In de loop van het eerste bezettingsjaar zullen een Heeresbäckerei gevestigd worden in het St. Pauluspatronaat en diverse keukens voor de stationaire legeronderdelen worden gebouwd. Het Sigarettendepot is in de Hoogstraat 340 (Chef Oberzahlmeister Jordan).

Een Nachschubkommando
wordt gevestigd in Kruisstraat 53.

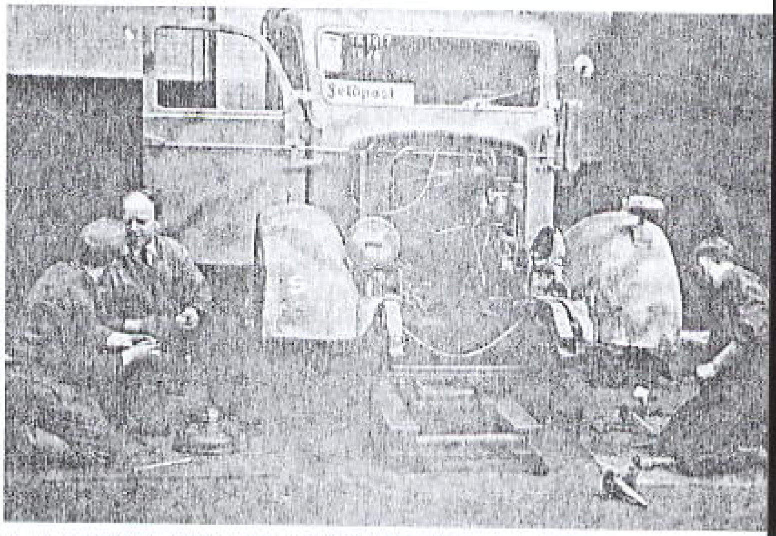
Ontspanning en vermaak
Bij de ingekwartierde legeronderdelen worden Casino's ingericht waarin vaak gehuurde of inbeslaggenomen piano's en biljarttafels geplaatst worden.

58. Op het Stationsplein en ook op andere plaatsen stonden Duitse verkeersborden. Er werd o.a. ook naar de legerbakkerij en hospitaal verwezen.

Wehrmachtsheims en Lazeretten
Het Soldatenübernachtungsheim is in de danszaal van café Clement aan de Tongelresestraat. Als later in 1941 de Apollohal aan de Vestdijk is verbouwd wordt dat het nieuwe adres. Een Wehrmachtsheim wordt ingericht op de Wal 8.

De plaatsen waar in de stad zieken of gewonden verpleegd kunnen worden is zeer verspreid. De Infanterie Regimenten hadden hun eigen ziekenboeg. Ook de Luchtbescherming had al zulke noodvoorzieningen maar moest soms plaats maken.

Tenslotte de veranderingen bij de Ortskommandantur in het eerste bezettingsjaar.



57. Voor de reparatie van de Feldpostauto, waar de motor van verwijderd is, wordt nog even overleg gepleegd.

Als Kommandant Mayer vertrokken is met de troepen, komt Leutnant der Flieger Ritter zijn plaats innemen.
Na tijdelijke huisvesting in de Tramstraat neemt Kommandantur ((I)781) zijn intrek in de Parklaan 81 waarna Oberleutnant Walliser, Major Klapp de Kommandant wordt. In zijn staf komt Unteroffizier Grosse als Quartiermeister.

Nog even de Duitse vrouwen
Flugkomädel en Stabshilferinnen werden ondergebracht bij particulieren of onder begeleiding in Parkzicht of Dommelhuis.
Veel administratieve of communicatieve werkzaamheden (telefonistes) werden verricht door jonge meisjes.

RIJKSCOMMISSARIS TE EINDHOVEN.

Bezoek aan Philipsfabrieken.

EINDHOVEN, 23 Aug. (A.N.P.) — Rijkscommissaris Seyss Inquart, vergezeld van commissaris-generaal Schmidt en minister Fischboeck, heeft gisteren een bezoek gebracht aan Eindhoven ter bezichtiging van de Philipsfabrieken.

In Eindhoven begroette de rijkscommissaris Reichsorganisationsleiter dr. Ley, die, vergezeld van Oberbefehlsleiter Marrnbach, een bezichtigingsreis door Nederland maakt. Tevens waren onder meer ter begroeting aanwezig Konteradmiral Reimer en de gevolmachtigde van den rijkscommissaris voor Noord-Brabant, Kreisleiter Ritterbusch.

Bij aankomst op het hoofdkantoor werden de Duitsche autoriteiten door ir. F. J. Philips, directeur der Philipsfabrieken, welkom geheeten. In de commissariskamer gaf dr. O. Bormann, beheerder der N.V., in korte trekken de ontwikkeling en beteekenis weer van het Philipsbedrijf, waarna ir. F. J. Philips een en ander over den socialen arbeid van het bedrijf meedeelde.

Na bezichtiging van de groote maquette van het verlichtingsbedrijf in de hall van het kantoorgebouw, werd de fabricage van de radiolampen, radio-apparaten en gloeilampen in oogenschouw genomen. Tijdens den rondrit door den Philipswoningbouw werden ook eenige arbeiderswoningen bezichtigd, waarbij de hooge gasten blijk gaven van hun groote belangstelling voor de sociale voorzieningen van het Philipsbedrijf.

Na nog een bezoek aan de Philipsdemonstratiezalen en aan de leerlingenwerkplaats van de bedrijfsschool te hebben gebracht, werd in het Philips-ontspanningsgebouw het noenmaal gebruikt. In de schouwburgzaal van het ontspanningsgebouw werden hierna een demonstratie van het Philips Miller geluidsopnamesysteem gegeven en tot besluit eenige interessante Philips-films vertoond.

59. In de krant werd natuurlijk melding gemaakt van het bezoek.

De Heeresbäckerei

Op **18 juli 1940** vestigt zich een Bäckereikompanie (77 man) van de Verpflegungsstelle Holland in Eindhoven.

De Kompaniechef is Oberleutnant, later Hauptmann Betté die zijn Geschaftszimmer heeft op Wattstraat 4. Hier worden ook een 20tal kribben geplaatst en de bakkerij wordt ingericht Boschdijk 348, het patronaat van de St. Pauluskerk.

Bij garage Van de Broek op de Broekseweg worden een tiental paarden gestald en twee soldaten ingekwartierd.

Er komt een Feldwebelstube en enige maanden later is de Kompanie uitgebreid met 50 man.

Duits brood

Febr. '41 wordt de vervanger van Betté (Bürow) ingekwartierd op Wattstraat 1.

April 1941 vindt er wisseling plaats. De Bäckmeister en Chef van de nieuwe Kompanie is een Rittmeister en Oberzahlmeister Schléchtriem maakt deel uit van de acht man sterke Staf. De meegekomen paarden, men hield ook varkens, worden nu gestald bij Van de Velde in de Hamsterstraat en in de wei van Van Vroenhoven aan van Brakelstraat.

Eind mei probeert men tevergeefs om via de gemeente kneedmachines te krijgen uit de gro-

60. Broodbakkerij "De Nijverheid" in de Vriesstraat. Opname 2002. Er is na 60 jaar niet zoveel veranderd aan het pand. (Foto auteur).

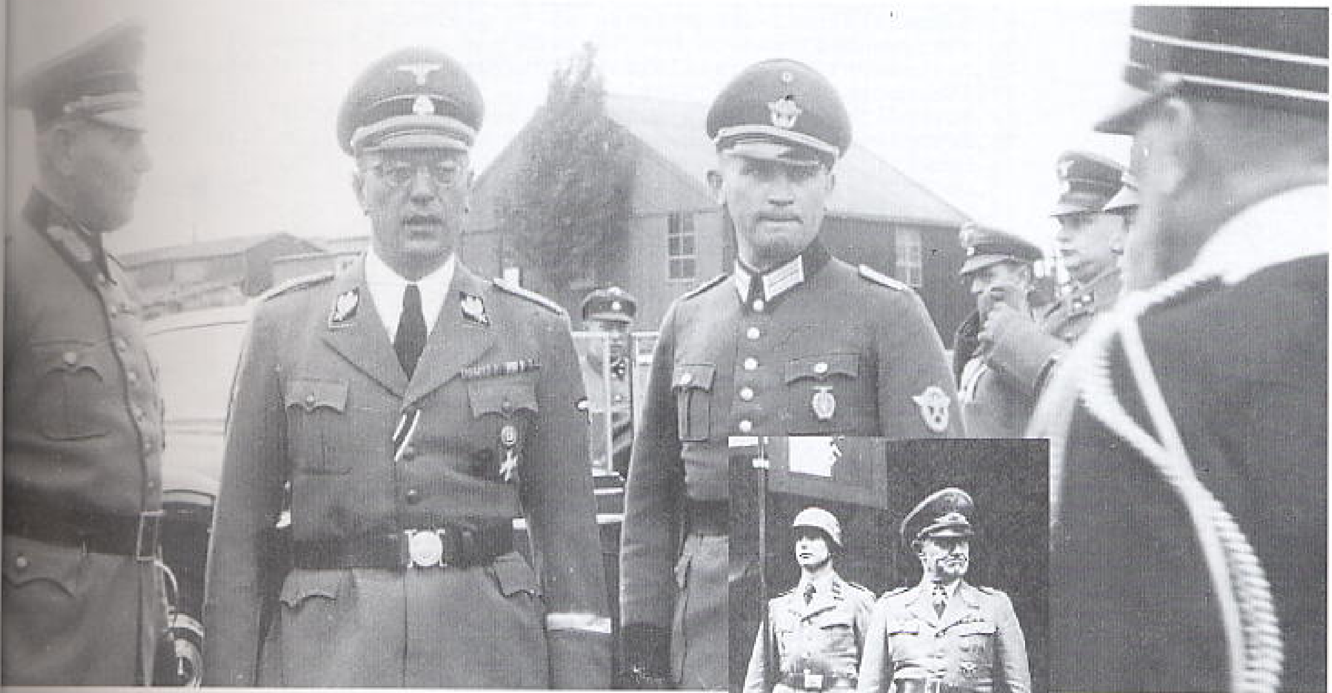
tere bakkerijen in de stad. In **juni** gaat de Kompanie die ingekwartierd was in de Gagelstraat naar het Patronaat.

Maart 1942 wordt de St. Josephbakkerij aan de Burgemeester De Vriesstraat gevorderd met een z.g. Bescheidigung. Een nieuwe taxatie voor de vergoeding is nodig omdat naast de reeds eerder in beslaggenomen garages, de bakkerij ook beschikt over Lagerraum en paardestallen. Het jaar daarop is Gärbler de Bäckmeister.

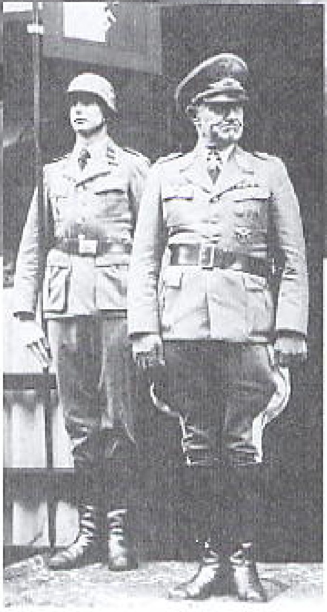
Als bij het bombardement van 16 augustus 1944 op het vliegveld, het St. Trudopatronaat dakschade oploopt wordt het meel verplaatst naar de Kweekschool aan de Hemelrijken.

Het is niet bekend wanneer precies de Bäckerei opgeheven wordt.

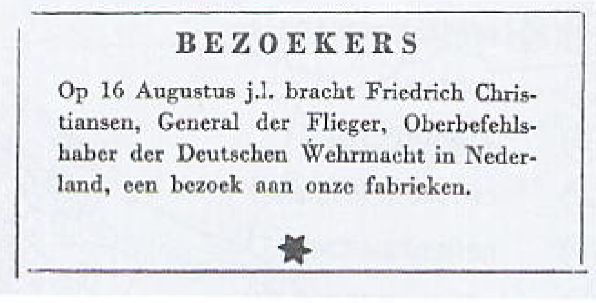
Bron: Sectie Archief Eindhoven 1939-1969 gemeente Eindhoven



61. Tweede van links Rijkscommissaris Seyss-Inquart. Opname ergens in Eindhoven.



62. Dit is Generaal F. Christiansen.



BEZOEKERS

Op 16 Augustus j.l. bracht Friedrich Christiansen, General der Flieger, Oberbefehlshaber der Deutschen Wehrmacht in Nederland, een bezoek aan onze fabrieken.

63. Het bericht uit de Philips Koerier.

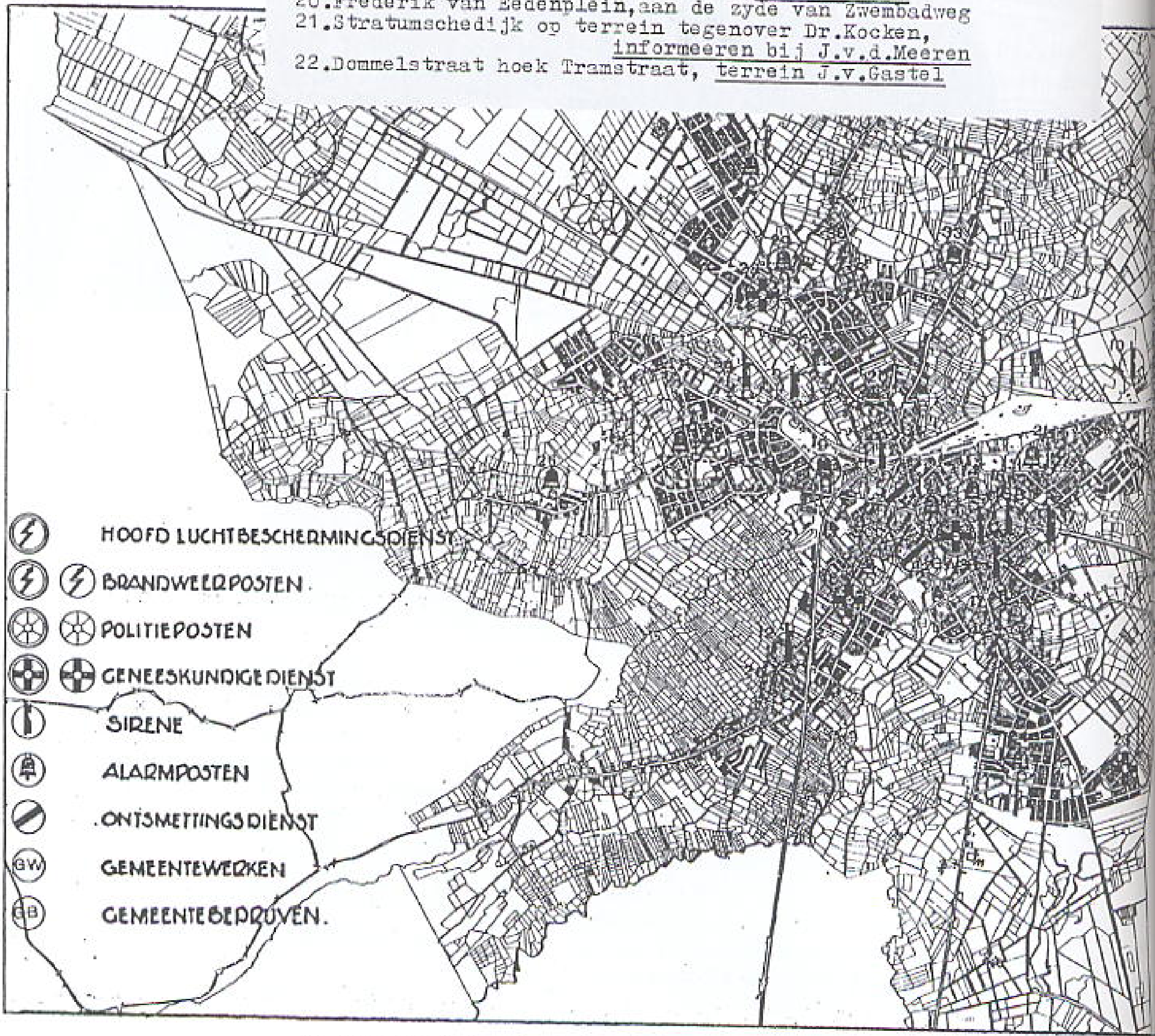
De hele bezetting door is er grote zorg geweest voor de meelvoorraden in de Lagers. Deze moesten droog zijn en beschikken over stevige vloeren. Wanneer na het bombardement van **6 dec. '42** de Fröbelschool aan de Stratumsedijk ontruimd is voor opslag, blijkt de vloer te zwak te zijn en moet het meel weer verplaatst worden.
Eerder had men de Etosgarage in de Doelenstraat hiervoor op het oog, er is ook opslag geweest in de Kloosterdreef, maar uiteindelijk komt de hele voorraad in het St. Trudopatronaat.
De bewaking van het meel geschiedde na **november 1942** door burgers waarbij gestolen wordt en dronkenschap voorkomt. Luchtbeschermingsmensen moeten het bewaken overnemen.

In **september 1943** bezet een nieuwe Kompanie de parochiescholen aan de Boschdijk en de militairen bewaken weer de bakkerij en meelopslag. De nieuwe Bäckmeister is nu Hauptmann Ahrens, die waarschijnlijk woonde in de St. Paulusparochie.

Luchtbeschermingsdienst (L.B.D.) gemeente Eindhoven

S C H U I L P L A A T S E N.

1. Hooghuisstraat-Keizersgracht (linkerzijde)
2. Raiffeisenstraat plein naast stalhouderij v.d.Eynden
3. Terrein Erven Boex, Marktzijde.
4. Wilhelminaplein-Julianastraat- achter H.B.S.
5. Verlengde Wal vóór terrein v.Moorsel aan de Dommel
6. Verlengde Helmerslaan hoek v.Maerlantstraat
7. hoek Laagstraat-Botstraat bij de Limburgstraat
8. Bennekelstraat-Genneperweg op 't pleintje
9. Strijpschestraat-op het terrein van de Stadskwekerij
10. Zeelsterstraat-Bredalaan op driepunt achter 't plantsoen
11. Zwaanstraat hoek Beukenlaan
12. Boschdijk-Wattstraat-terrein v.Geldens' Bouwbedrijf (Pieck)
13. Kronehoefstraat hoek Wezelstraat achter rooilijn Rijksomweg
14. Hemelrijken terrein van de Wede.Mosch of overzijde
15. Op den weg van het Dwarseindje of Lijmbeekstraat-tegenover
16. Leenderweg bij Christelijke school loodrecht op den weg
17. Eksterlaan-achter de speelplaats van de Nutschool
18. Tongelreschestraat bij de Kanaalbrug op opslagplaats van v.d.Broek
19. Orchideeënstraat hoek Aalsterweg, terrein Bax.
20. Frederik van Eedenplein, aan de zyde van Zwembadweg
21. Stratumschedijk op terrein tegenover Dr.Kocken, informeeren bij J.v.d.Meeren
22. Dommelstraat hoek Tramstraat, terrein J.v.Gastel



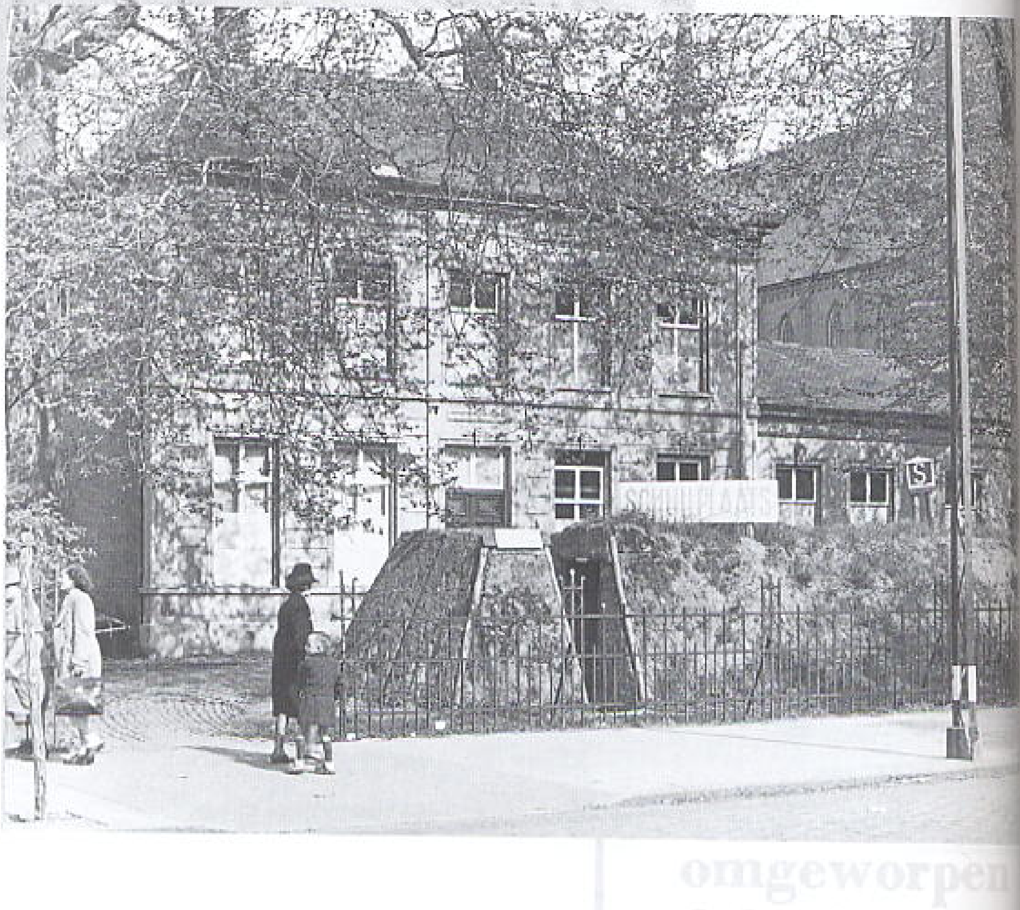
64. De diverse hulpposten in de stad Eindhoven.

OPGAVE SCHUILKELDERS LUCHTBESCHERMINGSDIENST

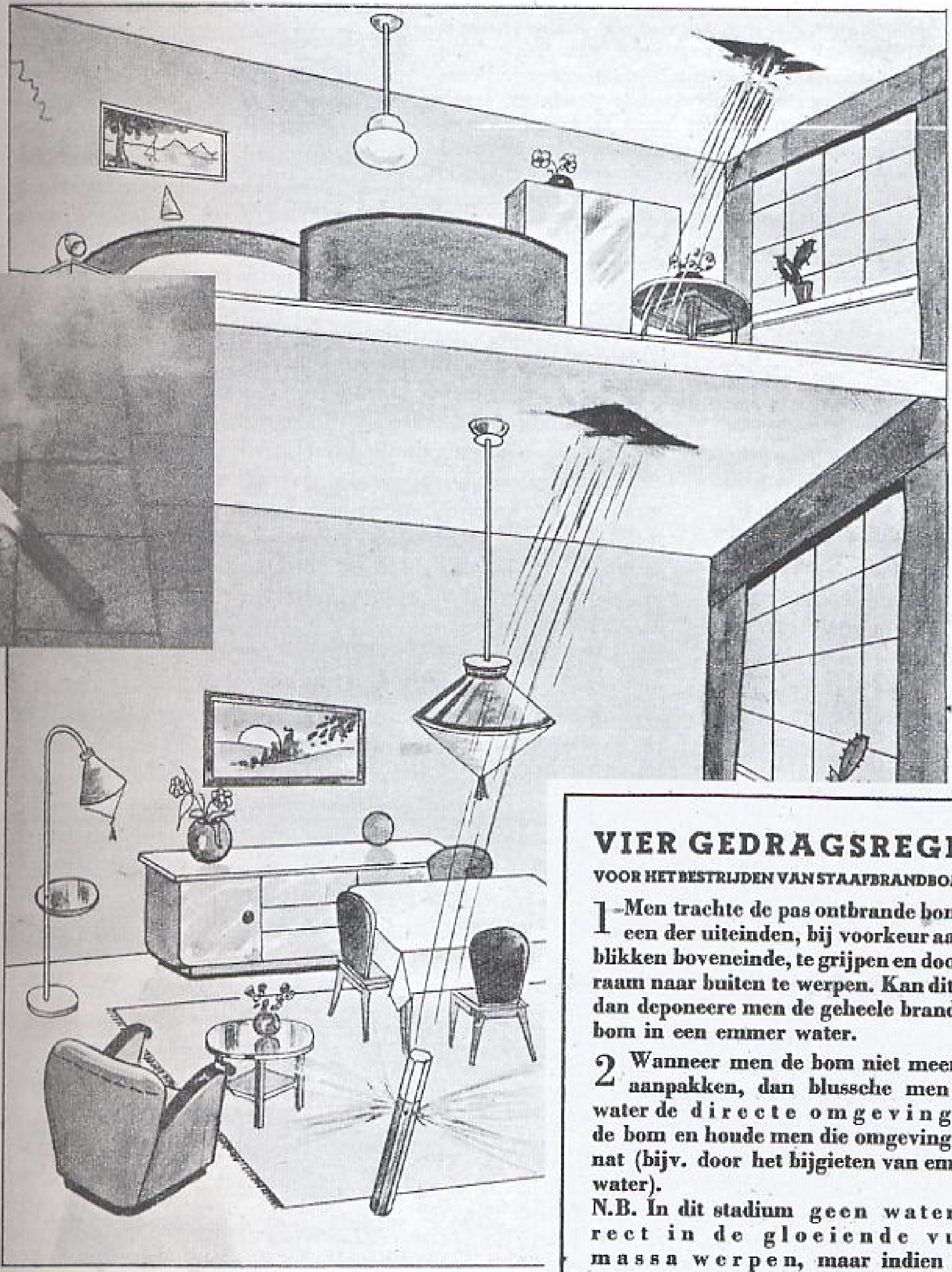
Naam	Plaats	Opp.kelder	Toegang
Vroom & Dreesmann	Rechtestraat 6-Vrijstr.	± 2000 M2.	
Hoying Jungerhans	Rechtestraat 31	160 "	in winkel
J.J.Keyzer	Demer 34	120 "	in poortdoorgang
Badhuis	Lavendelplein 56	56-200 "	in uitgiftevertrek
3 winkelpanden	Bleekstraat 38	v.45-60 "	in winkels
Hotel du Commerce	Stationsplein	soust.± 500 M2.	toiletten c.a.
N.V.Kessels v.Piere	Rechtestraat 22	± 85 M2.	magazijn
Velo Wasch Mij.	J.v.Lieshoutstr.1/A	± 75 "	in open gang
Spoorwegtunnel	Stationsplein	± 400 "	
N.V.Philips	Glaslaan bijbouw Bedr.sch.	± 250 "	in gebouw
N.V.Philips	Schootschestr.2e uitbr. laboratorium	± 45 "	in trappenhuis
N.V.Philips	Mathildelaan,Ontspann.geb.	± 200 "	bij keuken
N.V.Philips	Emmasingel,kantoor	± 2000 "	in trappenhuis
Gezellenhuis	Deken v.Somerenstr.	± 600 "	in en buitenbouw
Juvenaat Eikenburg	Aalsterweg	± 170 "	in en buiten
Zusterhuis	Bredalaan	± 150 "	in gangen
St.Josephgesticht	Hemelrijken	140 "	in traphal
C.en A.Brennikmeyer	Demer	780 "	in verkoopruimte
Paters Augustijnen	Kanaalstraat	120 "	in trappenhuis
N.V.Philips	Emmasingel (oud kantoor)	350 "	in gebouw
Don Boscohuis	Deken v.Somerenstr.		onder het gebouw
Rectoraat Tivoli	Klooster Heezerweg 91	78 "	
R.K.Werkl.Ver. St.Joseph Paradijslaan	Gebouw Katholiek Leven Wal	160 "	
N.V.Mag.de Byenkorf A'dam	Hema Rechtestraat	360 " 65 "	J.v.Lieshoutstr. Rechtestraat
Eerw.Paters Capucijnen Provincialaat 's-Bosch	Klooster Bezemstr. Beukenlaan	1100 "	ged.v.kelder ingericht als gastvrije kelder
Ver.Diaconessenarbeid Eindhoven	Ziekenhuis Parklaan	1200 "	gebouw in afwerking. kelders gereed.
Zusters v.Liefde Kloosterdreef Eindh.	Kleuterschool Schakelstraat	200 "	
R.K.Centrale Ver.St.Martha Jan Smitslaan Eindh.	Huishoudschool St. Martha, Jan Smitslaan	600 "	
N.V.Heykamp II p/a C.Bakx,Primulastraat 30	Floralaan	66 "	32 woningen in aanbouw
W.Bodar Kl.Berg 32 Ehv.	Hooghuisstraat	70 " p/woning	5 woningen in aanbouw, gereed kelder
Th.Mes,Sophiaweg 99 Nijmegen	Hooghuisstraat	40 M2	Woning in aanbouw kelder gereed.
Kinderen Mes Ubbergsche veldweg 64 Nijmegen	Hooghuisstraat	40 " per woning	3 woningen in aanbouw
F. de Mandt St.Annastr.153 Nijmegen	Rechtestraat hoek Hooghuisstraat	250 M2 in totaal	3 woningen
N.V.Philips	Nieuw kantoor Emmasingel		gedeeltelijk reeds ingericht als gastvrije kelder.

65. De schuilkelders in de stad.

66. *Kinderen spelen op en bij een schuilkelder ergens in Stratum. Waarschijnlijk een opname van na de bevrijding. De meisjes rechts zijn kennelijk aan het knikkeren. Door de schaarste werden veel klompen gedragen.*



67. *Een schuilkelder voor de R.K. pastorie van de St. Joriskerk in Stratum.*



69. Zo kon een brandbom in huis terechtkomen en brand stichten.

VIER GEDRAGSREGELS

VOOR HET BESTRIJDEN VAN STAAFBRANDBOMMEN

1 - Men trachte de pas ontbrande bom aan een der uiteinden, bij voorkeur aan het blikken boveneinde, te grijpen en door het raam naar buiten te werpen. Kan dit niet, dan deponeere men de geheele brandende bom in een emmer water.

2 Wanneer men de bom niet meer kan aanpakken, dan blussche men met water de directe omgeving van de bom en houde men die omgeving goed nat (bijv. door het bijgieten van emmers water).
N.B. In dit stadium geen water direct in de gloeiende vuurmassa werpen, maar indien zand aanwezig is, dit naast de vuurmassa uitstorten, vervolgens het vuur met een schop of hark op het zand schuiven en daarna alles met zand bedekken.

3 De aldus met zand overdekte vuurmassa voorzichtig nat houden en na eenigen tijd zoo mogelijk met behulp van een schop verwijderen.

4 Bij al deze handelingen dekke men zich zooveel mogelijk tegen de in het rond spattende vonken, bijv. achter een omgeworpen tafel of stoel, achter een deksel van een kist, een kachelscherm e.d.

70. Wat stond U te doen.

Bilderdijklaan 8
F/BD

3242

Aan den Wn. Inspecteur voor de
bescherming van dek bevolking tegen
luchtaanvallen.
Heerengracht 23

D E N H A A G .

Als gevolg van het ontbreken van terzake geldende voorschriften en tevens door de immense drukte van de eerste weken van het uitbreken van den oorlog hier te lande, werd nagelaten U rapport uit te brengen van het verloop der luchtaanvallen die deze gemeente in den aanvang ondergaan heeft

1e. Geheel onvoorbereid en onverwacht vond in de vroegen ochtend van den 10en Mei 1940 te p.m. 4.30 uur een bombardement van het vliegveld plaats door een aantal Duitsche bombardementstoestellen. Volgens bekomen inlichtingen werden 51 bommen geworpen, die grootendeels het vliegveld en bij het vliegveld behoorende gebouwen troffen. Het bombardement was te 7.30 geeindigd. Aangezien het vliegveld, dat buiten een klein detachement bewakingstroepen verlaten was en door het plaatsen van betonringen opgevuld met zand, tijdelijk onbruikbaar gemaakt was, had het bombardement weinig nut. De groote vliegtuigloods benevens de groote cantine werden daarop door de Nederlandsche militairen vernield. Alle andere gebouwen bleven vrijwel gespaard. Verschillende bommen kwamen buiten het vliegveld terecht. Een er van bracht eenige schade toe aan de vlak bij het veld gelegen boerderij van een zekere van Laarhoven. Deze schade is gering. De bewoners zijn intusschen geevacueerd. De boerderij is nu door Duitsche militairen in gebruik genomen. In de stad is op dezen morgen geen enkele bom gevallen, terwijl persoonlijke ongevallen onder de burgerbevolking in 't geheel niet zijn voorgekomen. Wel werd een op het vliegveld aanwezige Nederlandsche militair licht gewond. Luchtalarm is niet gegeven:
a. wijl de aanval geheel onverwacht kwam en niemand hierop voorbereid was.
b. wijl het ondergeteekende duidelijk was dat de aanval uitsluitend bedoeld was op het vliegveld en dus de stad, waarin zich geen militairen of militaire objecten bevonden, voorloopig geen gevaar had te duchten.

2. In den middag en avond van 11 Mei bewogen zich groote afdeelingen Nederlandsche militairen op hun terugtocht door de stad. Aangezien gedurende dezen terugtocht verschillende malen eskaders Duitsche bommenwerpers en jagers laag over de stad vlogen en dus alle grond bestond om aan te nemen dat deze colonnes van uit de lucht beschoten zouden worden werd gedurende de volgende perioden luchtalarm gegeven.
te 16.18 luchtalarm, te 16.35 luchtalarm geeindigd
" 16.50 " " 17.20 " "
" 18.51 " " 19.01 " "
Er werden echter in deze gemeente geen bommen geworpen, terwijl eveneens beschieting van mitrailleurs achterwege bleef.

3. Dd. 15 Mei 1940 werd door den uitkijkpost te 3 uur in Zuidelijke richting motorgeronk waargenomen en direct daarop drie ontploffingen gehoord. Het daarop gegeven alarm kon reeds 10 ~~later~~ minuten worden geeindigd aangezien gebleken was dat het aanvallend vliegtuig

direct verdwenen was en geen schade of persoonlijke ongelukken waren voorgekomen. Bij nader onderzoek is gebleken dat de bommen in de buurt van het St.Josephziekenhuis a/d Aalsterweg aan de buitenrand der stad waren terechtgekomen. Een bom sloeg een krater van 1 meter diep en p.m. 3 à 4 m. diameter in een akker gelegen achter de hoeve Kortonjo, langs de verlengde Cyclamenstraat. Buiten gebroken ruiten der in de buurt staande woningen werd geen schade aangericht. Een tweede bom ontplofte in een weiland en richtte evenmin schade aan. De derde bom kwam terecht op eenigen afstand achter de jeugdherberg "De Wielewaal" in een onbebouwd terrein. De bijgebouwen van de jeugdherberg werden nogal beschadigd, waarvan de specificatie hieronder volgt.

In woning: 10 groote ruiten stuk.
Jongensslaapzaal: 10 x 5 M.
eternieten dak geheel ingestort, wanden gedeeltelijk ingestort, rest zwaar beschadigd, ruiten stuk.
Verbindingshokje: van deze loods wanden er uit en ruiten stuk.
Jongenswaschlokaal: geheel vernietigd, 4 W.C.'s met omhulsel geheel stuk, 1 afdak zwaar beschadigd.
Meisjeswaschlokaal: dak er af en wanden gedeeltelijk stuk.
1 Loods: (dagverblijf) wanden stuk, dak beschadigd en ruiten er uit.
Bergplaats: eternieten wand stuk, ruiten stuk, dak beschadigd.
Meisjesslaapzaal: dak beschadigd, 4 ruiten stuk, 1 deur stuk, 10 bedden beschadigd (gaten en vuil).

4e. In den nacht van 23 op 24 Mei 1940 cirkelden meerdere vliegtuigen rond de stad. Te 1.01 werden enkele parachute-lichtkogels in W.-richting en boven den rand van de stad waargenomen, waarop luchtalarm is gegeven. Tegelijkertijd werden ontploffingen vernomen uit de richting Stratum/Geldrop. Bij onderzoek blijkt dat geen bominslagen in deze gemeente hebben plaats gevonden. Te 1.24 werd het sein gegeven "Luchtgevaar geweken". Later werd van de gemeente Geldrop bericht ontvangen dat de bominslagen in de buurt van het station te Geldrop hadden plaats gevonden. Er zijn geenerlei persoonlijke ongelukken te betreuren geweest.

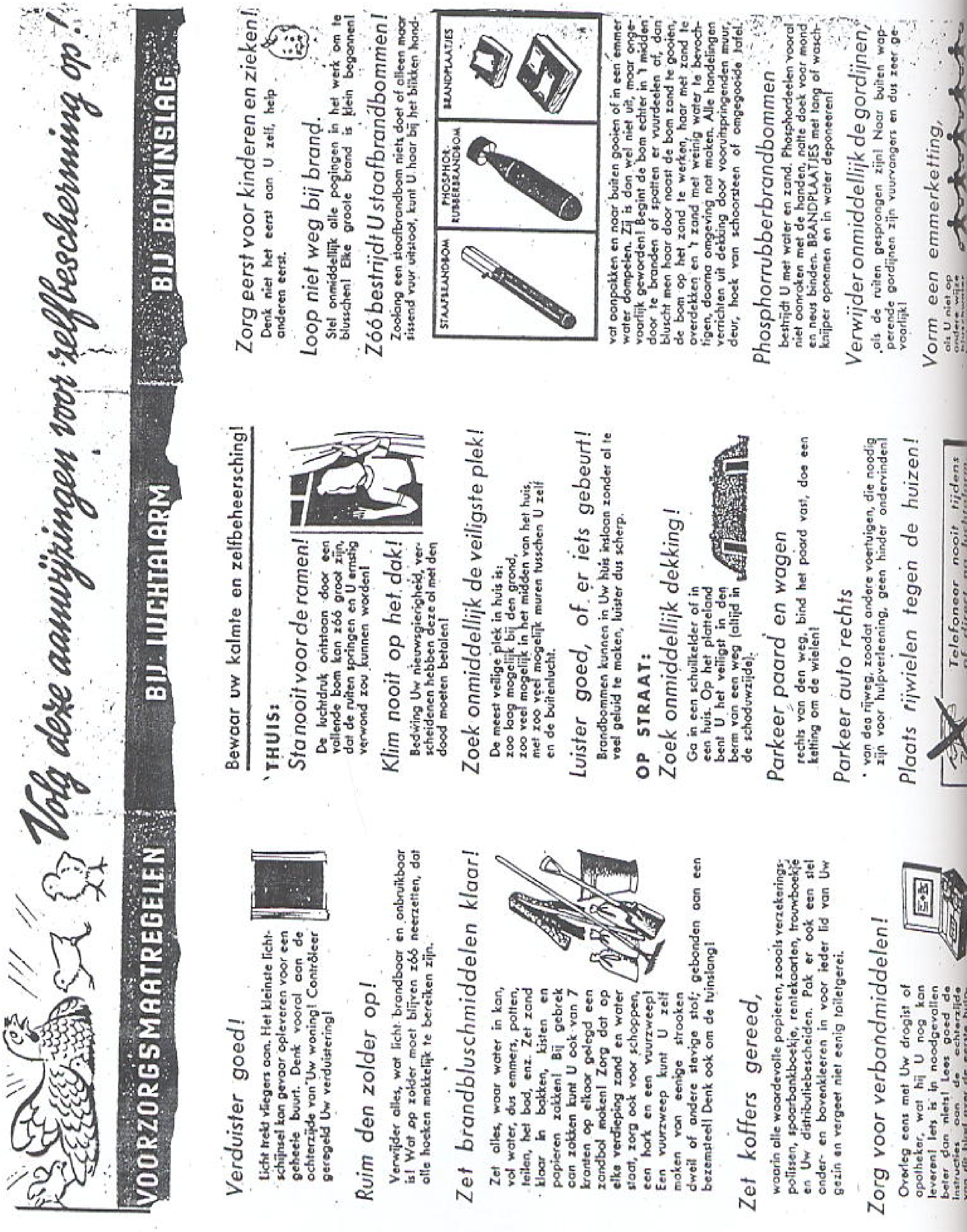
5e. Het verslag van het luchtgevecht in de nacht van 8 op 9 Juni werd bereids aan U opgezonden onder mijn schrijven van13 Juni 1940.

6e. Volledigheidshalve kan ik nog melden dat iedere nacht - hoogstwaarschijnlijk Engelsche - vliegtuigen de stad overvliegen in Westelijke richting, terwijl ook meerdere malen dergelijke vliegtuigen 's nachts rond de stad cirkelen. Aan den horizon speciaal in O tot Z.O. richting zijn steeds parachute-lichtkogels en zoeklichten waar te nemen, terwijl vaak afweergeschut en het geluid van ontploffingen te hooren is. E.e.a. echter veelal op zeer grooten, niet te schatten afstand. Aanleiding tot het geven van alarm is er echter verder niet geweest.

Het Hoofd van den Luchtbeschermingsdienst.

72. Schuilkelder in de Harmoniestraat.

73. Diverse aanwijzingen voor de bevolking.


Volg deze aanwijzingen voor zelfbescherming op!

VOORZORGSMAATREGELEN | BIJ LUCHTALARM | BIJ BOMINSLAG

Verduister goed!

Licht trekt vliegers aan. Het kleinste lichtschijnsel kan gevaar opleveren voor een geheele buurt. Denk vooral aan de achterzijde van Uw woning! Contrôleer geregeld Uw verduistering!

Ruim den zolder op!

Verwijder alles, wat licht brandbaar en onbruikbaar is! Wat op zolder moet blijven zóó neerzetten, dat alle hoeken makkelijk te bereiken zijn.

Zet brandbluschmiddelen klaar!

Zet alles, waar water in kan, vol water, dus emmers, potten, teilen, het bad, enz. Zet zand klaar in bakken, kisten en papieren zakken! Bij gebrek aan zakken kunt U ook van 7 kranten op elkaar gelegd een zandbol maken! Zorg dat op elke verdieping zand en water staat, zorg ook voor schoppen, een hark en een vuurzweep! Een vuurzweep kunt U zelf maken van eenige strooken dweil of andere stevige stof; gebonden aan een bezemsteel! Denk ook om de tuinslang!

Zet koffers gereed,

waarin alle waardevolle papieren, zooals verzekeringspolissen, spaarbankboekje, rentekaarten, trouwboekje en Uw distributiebescheiden. Pak er ook een stel onder- en bovenkleeren in voor ieder lid van Uw gezin en vergeet niet eenig toiletgerei.

Zorg voor verbandmiddelen!

Overleg eens met Uw drogist of apotheker, wat hij U nog kan leveren! Iets is in noodgevallen beter dan niets! Lees goed de instructies aan de achterzijde van dit blad over de eerste hulp-

Bewaar uw kalmte en zelfbeheersching!

THUIS:

Sta nooit voor de ramen!

De luchtdruk ontstaan door een vallende bom kan zóó groot zijn, dat de ruiten springen en U ernstig verwond zou kunnen worden!

Klim nooit op het dak!

Bedwing Uw nieuwsgierigheid, verscheidenen hebben deze al met den dood moeten betalen!

Zoek onmiddellijk de veiligste plek!

De meest veilige plek in huis is:
zoo laag mogelijk bij den grond,
zoo veel mogelijk in het midden van het huis,
met zoo veel mogelijk muren tusschen U zelf en de buitenlucht.

Luister goed, of er iets gebeurt!

Brandbommen kunnen in Uw huis inslaan zonder al te veel geluid te maken, luister dus scherp.

OP STRAAT:

Zoek onmiddellijk dekking!

Ga in een schuilkelder of in een huis. Op het platteland bent U het veiligst in den berm van een weg (altijd in de schaduwzijde).

Parkeer paard en wagen

rechts van den weg, bind het paard vast, doe een ketting om de wielen!

Parkeer auto rechts

van den rijweg, zoodat andere voertuigen, die noodig zijn voor hulpverleening, geen hinder ondervinden!

Plaats rijwielen tegen de huizen!

Telefoneer nooit tijdens of direct na luchtalarm.

Zorg eerst voor kinderen en zieken!

Denk niet het eerst aan U zelf, help anderen eerst.

Loop niet weg bij brand.

Stel onmiddellijk alle pogingen in het werk om te blusschen! Elke groote brand is klein begonnen!

Zóó bestrijdt U staafbrandbommen!

Zoolang een staafbrandbom niets doet of alleen maar sissend vuur uitstoot, kunt U haar bij het blikken hand-

vat aanpakken en naar buiten gooien of in een emmer water dompelen. Zij is dan wel niet uit, maar ongevaarlijk geworden! Begint de bom echter in 't midden door te branden of spatten er vuurdeelen af, dan bluscht men haar door naast de bom zand te gooien, de bom op het zand te werken, haar met zand te overdekken en 't zand met weinig water te bevochtigen, daarna omgeving nat maken. Alle handelingen verrichten uit dekking door vooruitspringenden muur, deur, hoek van schoorsteen of omgegooide tafel.

Phosphorrubberbrandbommen

bestrijdt U met water en zand. Phosphordeelen vooral niet aanraken met de handen, natte doek voor mond en neus binden. BRANDPLAATJES met tang of waschknijper opnemen en in water deponeeren!

Verwijder onmiddellijk de gordijnen,

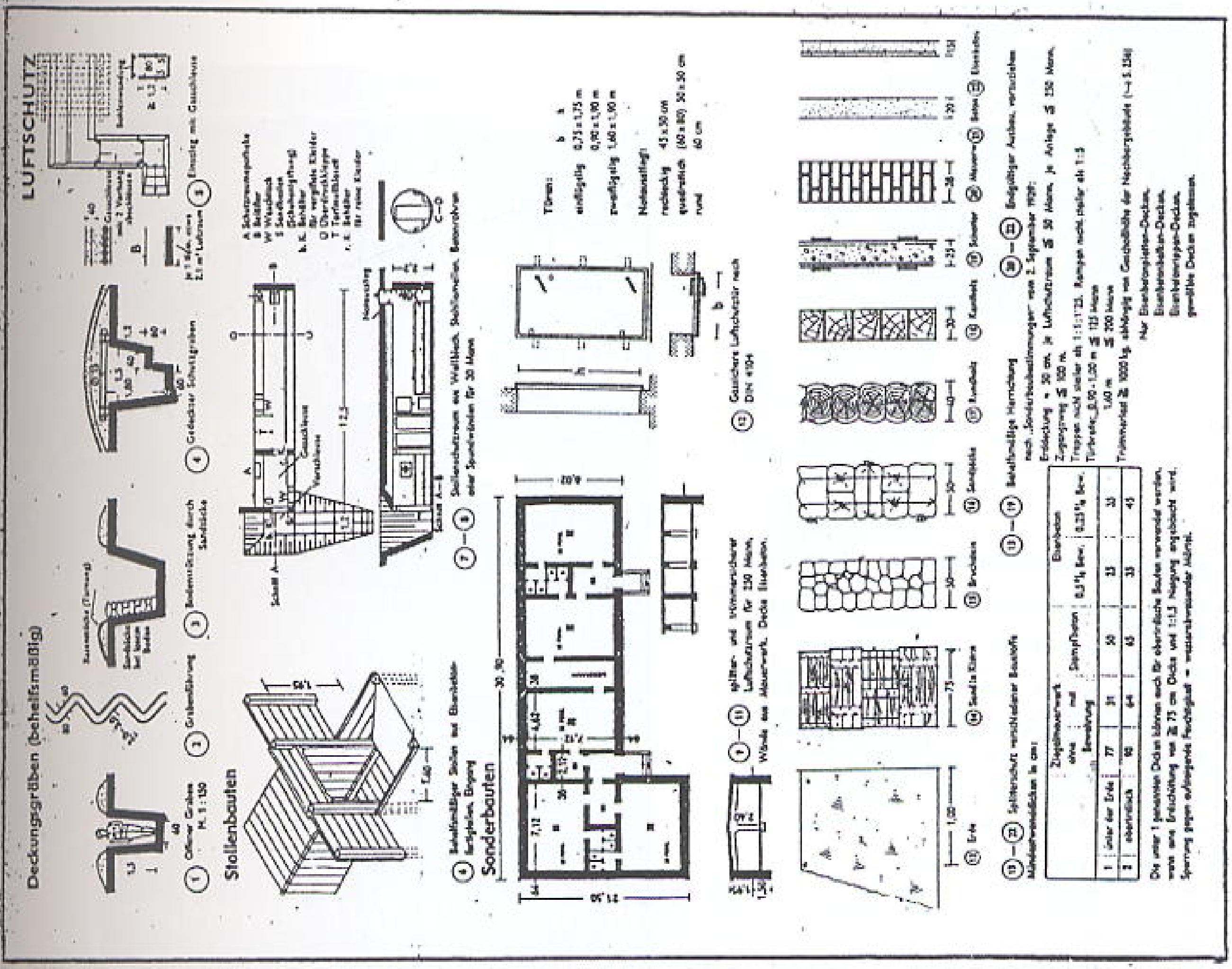
als de ruiten gesprongen zijn! Naar buiten wapperende gordijnen zijn vuurvangers en dus zeer gevaarlijk!

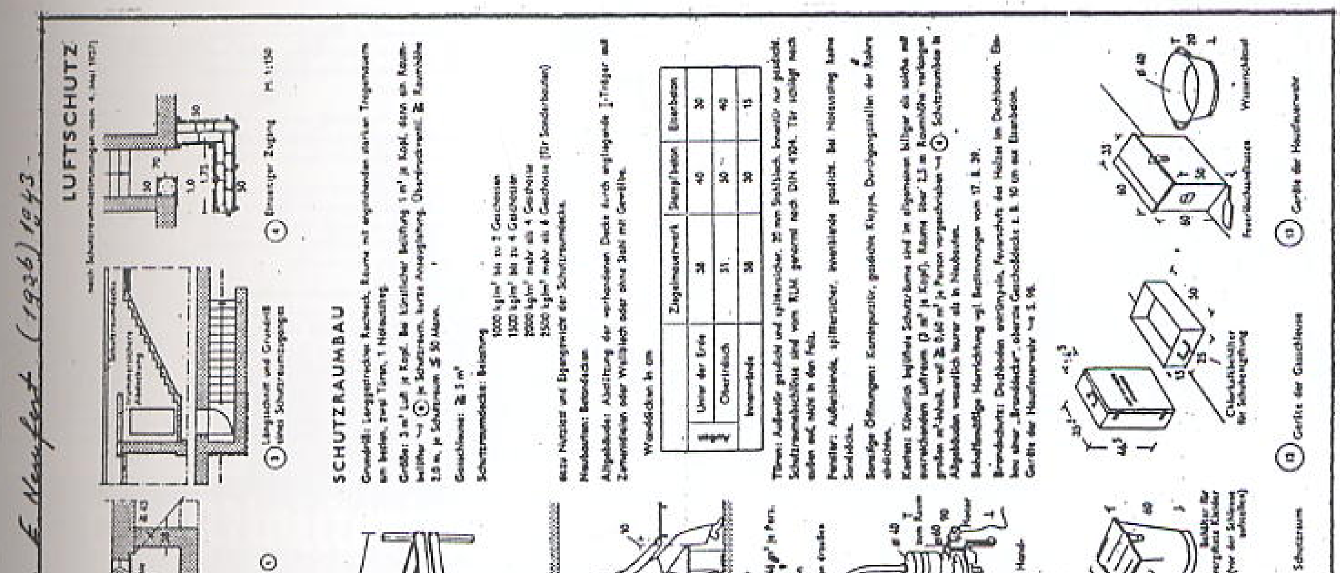
Vorm een emmerketting,

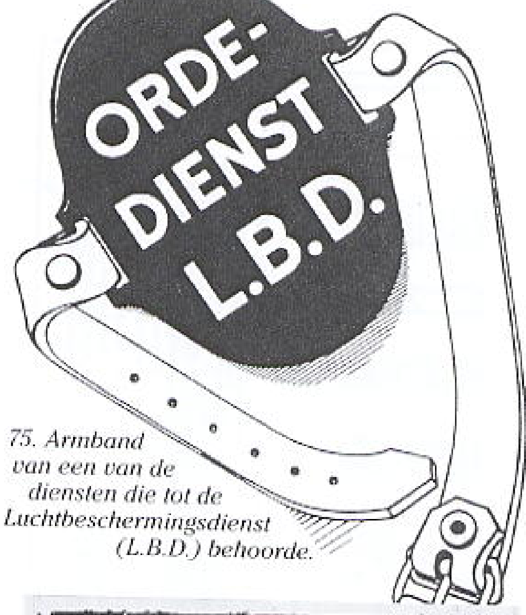
als U niet op andere wijze

74. L.B.D. Tips.

74.
L.B.D.
Tips.


LUFTSCHUTZ
Deckungsgräben (behelfsmäßig)
Stollenbauten
Sonderbauten


Bauentwurfslehre E. Neufert (1936) 1943.
LUFTSCHUTZ
SCHUTZRAUMBAU



75. Armband van een van de diensten die tot de Luchtbeschermingsdienst (L.B.D.) behoorde.

76. Affiche o... waarschuwe... luchtaanvalle...

De BLOKLEIDER met zijn manschappen zorgen voor **alle hulp**, die er noodig is.

UW SCHUILPLAATS

is *Wandelpark*

Voor hulpverleening in Uw schuilplaats moet U zich wenden tot

BLOKPOST..........

Telefoon ....

(Laat den schuilplaatsleider de meldingen doen).

Bemoeilijk het werk van den luchtbeschermingsdienst **niet**, door tijdens of nà het luchtalarm **eigenmachtig** op te treden. (Telefoneer weinig).

Bedenk, dat U, door van bovenstaande gedragsregels af te wijken, het reddingswerk ernstig kunt hinderen en het leven van U en van Uw medemenschen in gevaar kunt brengen!

Als U in **PLOEGEN werkt** of **OVERWERK verricht, dan gelden voorgaande gedragsregels óók!** (punten 1 t/m 6).

Daar echter 's avonds en 's nachts de luchtbeschermingsdienst en de Geneesk. Dienst anders georganiseerd zijn dan overdag, geldt voor **HULPVERLEENING tusschen 18** en **8** uur het volgende:

A. Bij **bedrijfsongevallen en bij ongevallen tengevolge van luchtaanvallen** moet de **EERSTE HULP** verleend worden door den E.H.B.O.'er die op Uw afdeeling aanwezig is.

B. Indien op Uw afd. door omstandigheden geen E.H.B.O.'er aanwezig is, of indien hulp door méér personen noodzakelijk is,

77. Iedereen ontving van de L.B.D. een kaart met aanwijzigingen in geval van nood. Ook werd een schuilkelder toegewezen.

DE SCHUILGELEGENHEDEN GEREED.

Het ongekende harde winterseizoen is oorzaak geweest, dat de eerste serie schuilgelegenheden enkele maanden half afgwerkt zijn blijven liggen. Nu de meeste schuilgelegenheden hun voltooiing naderen of alreeds voltooid zijn, laten wij hieronder ten behoeve van het publiek een opsomming der opstellingsplaatsen volgen.

1. Hoek Hooghuisstraat—Keizersgracht.
2. Raiffeisenplein.
3. Hoek Parallelweg—Vestdijk.
4. Wilhelminaplein.
5. Tuin maatsch. steun, Stratumseind.
6. Voortuin Clarissenklooster, Strat. dijk.
7. Hoek Geldropscheweg—Bleekstraat.
8. Hoek Lijmbeekstraat—Harmoniestraat.
9. Broekscheweg bij Pastoor Petersstraat en Brouwerstraat.
10. Wal bij de Sluisbrug.
11. Hoek St. Jorislaan—Gasthuisstraat.
12. Hoek Heezerweg—Coreanderstraat.
13. Hoek Leenderweg—Tulpstraat.
14. Tuin pastorie St. Antoniusstraat.
15. Kerkplein hoek Strijpschestraat—Frederiklaan.
16. Hoek Boschdijk—Kattenstraat.
17. Woenselsche markt.
18. Frederik van Edenplein.
19. Hoek Tongelreschestraat—Groenstraat.
20. Hoek Valklaan—Tongelreschestraat.
21. Boschdijk tegenover de Ruyterstraat.
22. Broekscheweg nabij Pastoriestraat.
23. Hoek Hoogstraat—Spoorlaan (bij overweg).
24. Hoek Kastanjelaan—Schootschestraat.
25. Hoek Aalsterweg—Anemonenstraat.

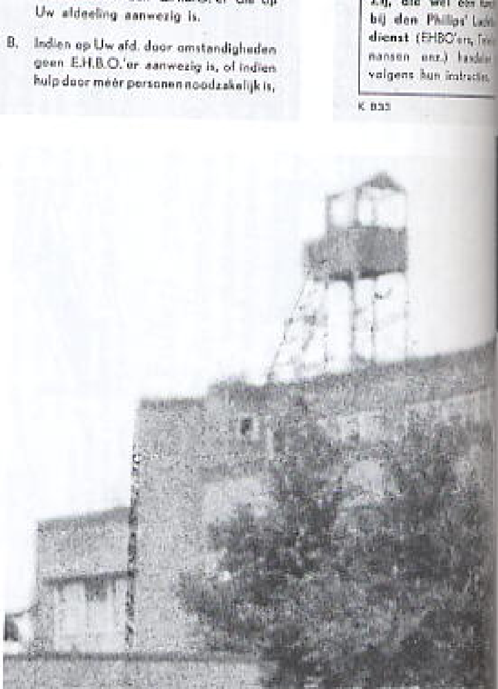
Verder zijn er nog twee schuilplaatsen geplaatst op het terrein van Gemeentewerken, doch deze zijn uitsluitend bestemd voor het personeel van Gemeentewerken.

Richtingbordjes, die de ligging der schuilgelegenheden aangeven, zullen eveneens spoedig op diverse punten der stad geplaatst worden.

De jeugd.

Aangezien opnieuw gebleken is, dat de speelgrage en baldadige jeugd deze schuilgelegenheden als speelobject etc. gaan bezigen, wordt nogmaals in het belang van iederen inwoner van Eindhoven een beroep gedaan op ouders, onderwijzers en andere leiders der jeugd, om deze ervan te weerhouden de schuilgelegenheden te beschadigen of te vernielen.

79. Bericht betreffende voltooide schuilkelders.



78. Deze uitkijktoren stond op de Openbare Lagere School in de Kronehoefstraat.

PHILIPS'
LUCHTBESCHERMINGSDIENST

Bij luchtalarm is het noodig onderstaande gedragsregels in acht te nemen:

1e. **BLIJF KALM,** als de claxons en de sirenes het alarmsignaal geven.

2e. **Handel volgens de instructies,** die Uw chef U heeft gegeven voor het al of niet **buiten werking stellen van machines enz.**

3e. GA RUSTIG NAAR UW SCHUILPLAATS.

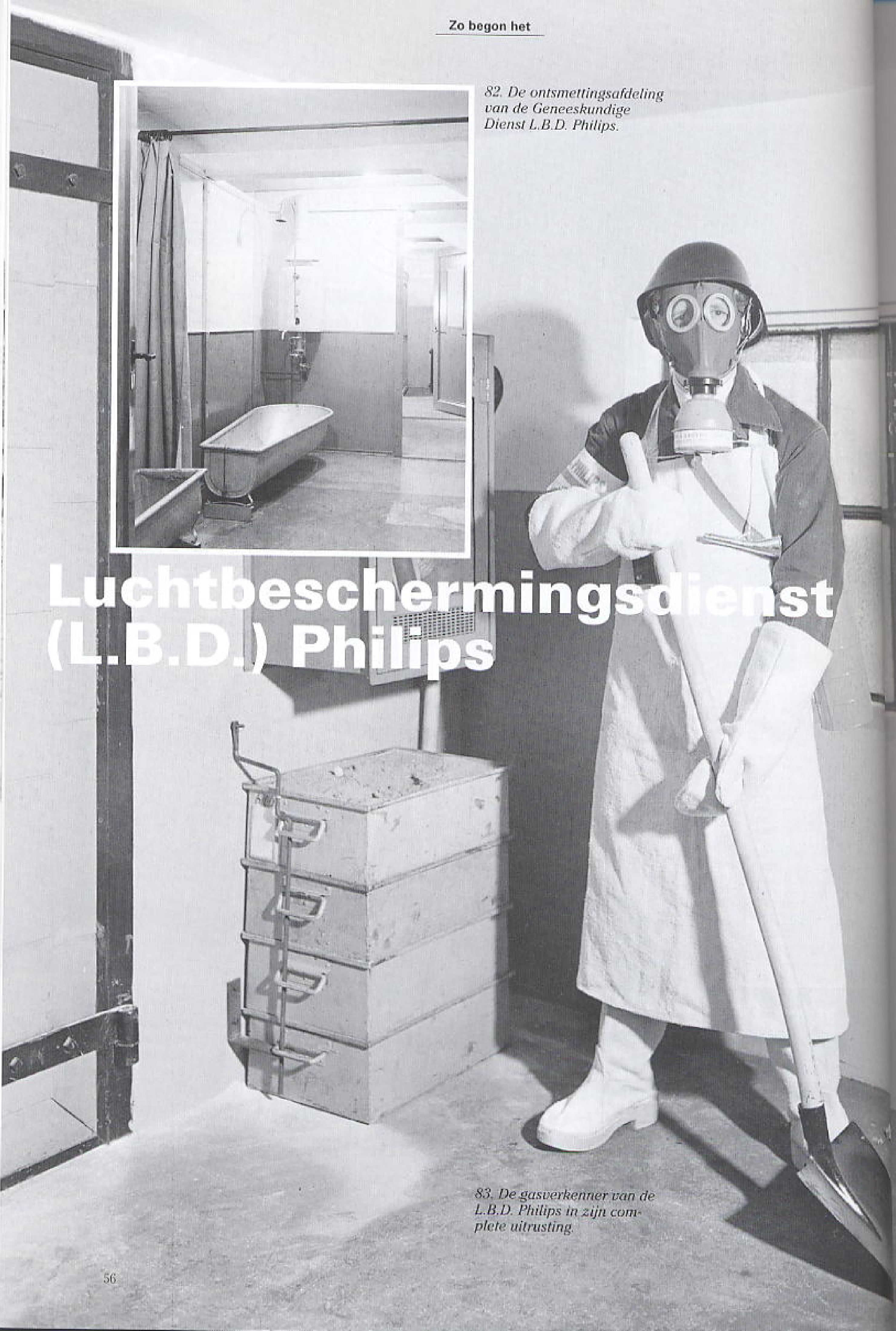
4e. VOLG DAAR DE AANWIJZINGEN OP VAN UW SCHUILPLAATSLEIDER (Hij is bij luchtalarm Uw Leider!)

5e. BLIJF IN DE SCHUILPLAATS TOT HET SIGNAAL „EINDE LUCHTALARM" WORDT GEGEVEN.

6e. GA DAARNA zonder omwegen WEER TERUG NAAR UW WERK!!

80. *De Gemeente Eindhoven hanteerde ook voorschriften van de L.B.D. in de Duitse taal.*

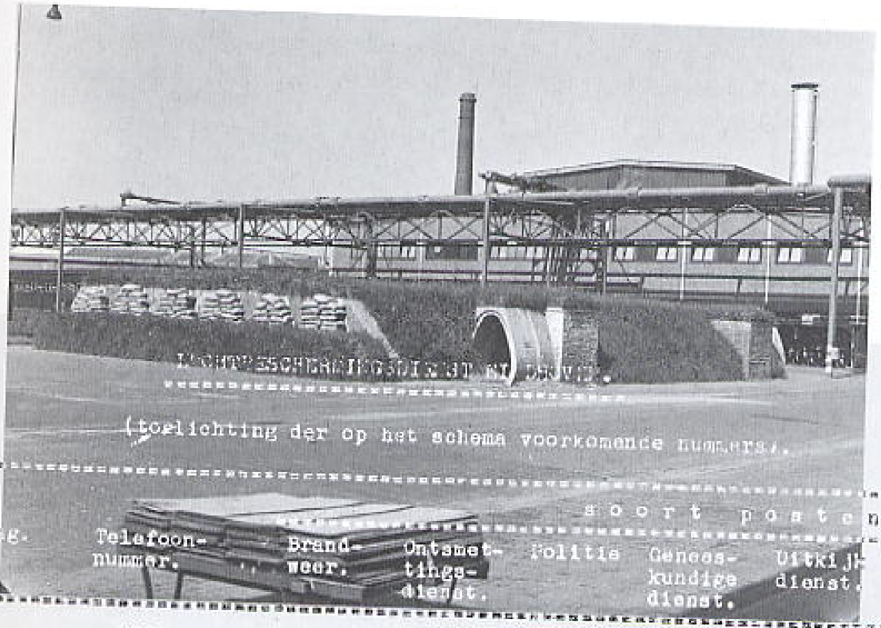
81. *Een uitkijktoren van de L.B.D. op het Van Abbe Museum. Deze opname dateert van na de bevrijding (zie vlag).*



82. De ontsmettingsafdeling van de Geneeskundige Dienst L.B.D. Philips.

Luchtbeschermingsdienst (L.B.D.) Philips

83. De gasverkenner van de L.B.D. Philips in zijn complete uitrusting.



84. *Een schuilkelder op het Philips Strijp-complex. Op de achtergrond gebouw SR.*

85. *Luchtbeschermingsposten in Eindhoven en omgeving.*

(toelichting der op het schema voorkomende nummers).

[illegible] (schema)	Plaatselijke aanduiding.	Telefoonnummer.	soort posten: Brandweer.	Ontsmettingsdienst.	Politie	Geneeskundige dienst.	Uitkijkdienst.
1.	Paradijslaan 2c.	2222	++				
	idem	4421		++			
	Groote Berg 59	3333			++		
4.	Stratumseind 48	2849				++	
	Keizersgracht 1.	Eigen verbinding.					+
	Begijnenhof 19	3450					
	Ploerstraat 3	2490			Werf Gemeentewerken.		
	Emmasingel 6	6					
9.	Christinelaan 42	2426					
10.	Insulindeplein 3	3221					
11.	Korte Havenstraat 2	2021					
12.	Hoogstraat 235	3545					
	Stratumseind 2	2860					
	Tramstraat 37	3844					
	Nachtegaallaan 15	3624					
	St.Jorisstraat 39	2491			Gemeentebedrijven (Gas, Water		
	Stratumschedijk 64B.	4444					
18.	Hoogstraat 119	--	+		+		
19.	St.Antoniusstraat 7	3607				+	
20.	Boschdijk 67	3908					
21.	Kwartelstraat 1	3255					
22.	Poeijersstraat 31C.	4996	+				
23.	Lavendelplein 56	4074					
24.	Roostenplein 23	4970					
25.	Hoogstraat 299	3683				+	
26.	Carmelitessenstraat 8	3382					
27.	Strijpschestraat 61	2609					
28.	Torricellistraat 61	--	+				
29.	Boschdijk 270	2018				+	
30.	Kloosterdreef 90	3031					
31.	St.Philomenastraat 1	4004	+		+		
32.	Woenselschestraat 3	3679					
33.	O.L.Vrouwestraat 2	4556					
34.	't Hofke 1	4465					
35.	Molenstraat 2	3053					
36.	Kanaalstraat 3	3513					
37.	Tongelreschestraat 29	2024					
38.	Bleekstraat 16	2813					
39.	Glaslaan 2	6					
40.	Boschdijk 323	3159					
A.	Borkel en Schaft	Eigen verbinding (radio-telefonisch)					
B.	Reusel	idem	id				+
C.	Tilburg	idem	id				+
D.	Boxtel	idem	id				+
E.	Veghel	idem	id				+
F.	Helmond	idem	id				+
G.	Weert	idem	id				+
							+

Nota: Particulier adres Hoofd Luchtbeschermingsdienst is Keizersgracht 6. Telefoon nr.3343 (b.

Dubbel kruisje beteekent hoofdpost.

Eindhoven, 1 Maart 1934.

De Burgemeester va[n]

86. Een luchtalarm sirene op het dak van het Philips Nat. Lab. Het Veemgebouw stond er nog niet. Achter de sirene gebouw SBP.

87. Dhr. V.d. Wiel poseert voor een schuilkelder op het Strijpcomplex..

88. De mannen van de L.B.D. Philips op het Emmasingelcomplex. Hier zijn de mannen gefotografeerd in 1941 nabij de "Sing-Sing" geb EI. Achterste rij pijltje links M. van Beek en rechts Ooms.

89. Een groep van de L.B.D. Philips in actie.

90. Een schuilkelder in de tuin van het Nat. Lab. Philips. Op de achtergrond ziet men de gebouwen SBP en SAN.

91. Een telefooncentrale van de Commandopost L.B.D. Philips.

Gemeente Brandweer Eindhoven

Als centrum van een zich snel ontplooiende industriële bedrijvigheid kreeg Eindhoven na de eeuwwisseling te maken met een aanzienlijke groei, die al spoedig over de gemeentegrenzen heenreikte. Geleidelijk won de gedachte veld dat een samenvoeging van de buurgemeenten Gestel, Stratum, Strijp, Tongelre en Woensel met de centrumgemeente Eindhoven in aller belang zou zijn. Op 1 januari 1920 werd de samenvoeging een feit. Eindhoven zag zijn gebied in één slag vergroot van 75 tot 6460 hectaren en zijn inwonertal van 6000 tot 45000. Toen de plannen voor deze forse gebiedsuitbreiding in 1918 vaste vorm begonnen te krijgen, staken de brandmeesters het hoofd bij elkaar om zich te beraden over een aanpassing van de brandweerorganisatie.

Voorgesteld werd de nieuwe gemeente in te delen in negen brandweerkringen met een vrijwillige, bezoldigde brandweer. In de ontworpen personeelsformatie werd de commandant bijgestaan door drie hoofdbrandmeesters, vijf brandwachten, zestien brandmeesters, zestien adjunct-brandmeesters en honderdtachtig manschappen. De acht kringen buiten het centrum moesten de beschikking krijgen over een handbrandblusspuit, terwijl voor algemene diensten een autobrandspuit moest worden aangeschaft. De autobrandspuit kwam er in 1920. Het was een voertuig van het merk Benz, capaciteit 1600 liter per minuut bij 10 atmosfeer. Maar de verdere reorganisatie liet nog even op zich wachten. Als brandweerlieden werden meer en meer bij voorkeur beambten of werklieden in gemeentedienst bij de brandweer benoemd. Tijdens de brand aan de Strijpsestraat op 21 oktober 1923 leed de brandweer een zwaar verlies. Door het neerstorten van een gevel werd de commandant Van der Harten gedood en liepen twee brandweerlieden ernstig letsel op.

93. De helm die gedragen werd tot 1941.

94. De Eindhovense Beroepsbrandweer met de nieuwe helm. Onze legerhelm met brandweerembleem.

Onder grote belangstelling werd de verongelukte commandant op 24 oktober ter aarde besteld. Als plaatsvervangend commandant trad de heer J.C.H. Janssen op, die het korps tot 1932 in deze functie bleef dienen. Het korps bestond verder uit drie brandmeesters, drie hoofdlieden en twaalf manschappen. In 1930 werd het materieel uitgebreid met een Magirus-ladderwagen op Fordchassis met een ladder van 16 meter en voorzien van een motorspuitje. In oktober 1940 krijgt het gemeentebestuur van het Departement van Binnenlandse Zaken opdracht een beroepsbrandweerkorps op te richten. Het gemeentebestuur loopt hier echter niet direct warm voor. Men volstaat vooralsnog met enkele wijzigingen bij het vrijwillige korps, waarbij de heer ir. H.G. van Veldhoven tot commandant wordt benoemd. Nadat op 1 juli 1941 de majoor J.B. Roelofsen van de Rijksinspectie voor het Brandweerwezen bij het korps wordt gedetacheerd voor de opleiding van beroepspersoneel, wordt de oprichting van een beroepskern op 14 juli 1941 toch een feit. In eerste instantie worden een onderbrandmeester en achttien manschappen in dienst gesteld en op 28 juli nog een onderbrandmeester en negen manschappen, zodat in totaal 29 geüniformeerde personeelsleden deel uit maken van het nieuwe beroepskorps, dat in twee ploegen gedurende tel-

95. Onderbrandmeester van de Gem. Brandweer H. Scheij.

96. De Woenselse vrijwillige brandweerpost zat tegenover olie- en lompenhandel Van de Velden, vooraan op de Broekseweg. Na het 6-december bombardement in 1942, verhuisde dat veiligheidshalve naar de Openbare School op de Oude Torenstraat. Reden daarvan was vooral de angst dat bij een volgend bombardement hun materiaal getroffen zou worden.

kens 24 uur dienst doet. Voor de administratie worden twee ambtenaren aangetrokken. De hoofdwacht wordt ingericht in een gebouw van de Gemeentewerken aan de Paradijslaan. Men heeft echter al meteen te kampen met ruimtegebrek. Onder de, met de bezetter sympathiserende burgemeester H. Pulles, die op 1 februari 1942 de afgezette burgemeester A. Verdijk opvolgt, ondervindt het brandweerkorps de gevolgen van de bezetting door de Duitsers. Ir. H.G. van Veldhoven wordt door de bezetter met verlof gezonden. De heer J. Dijkstra, voormalig commandant van de brandweer in Leiden neemt het commando over. Op 1 juli 1942 wordt de Gemeente Brandweer, tot dusverre ingedeeld bij de dienst van Gemeentewerken, een aparte dienst met een eigen administratie en begroting. Van een passende behuizing is nog geen sprake. De hoofdpost met garages blijft gevestigd aan de Paradijslaan 6, terwijl het pand Grote Berg 9 gedeeltelijk als kantoorruimte is ingericht. Op 10 augustus wordt een nevenpost gevestigd in het pand Broekseweg 19a. Een nieuwe verordening op de brandweer wordt op 8 maart 1942 vastgesteld en treedt op 15 juli 1942 in werking. De sterkte van het beroepskorps wordt opgevoerd tot 36 man, van wie twee administratieve ambtenaren.

Bron: 25 jaar Beroepsbrandweer Eindhoven.

97.

PHILIPS

EINDHOVEN

De bezettingsjaren

Mei 1940 wordt Nederland door de Duitsers bezet.
Geleidelijk aan gaat de bezetter zich met steeds meer zaken bemoeien, ook met Philips, want dat is een belangrijke industrie.

Op 28 juni 1940 verlaat de ondercommandant van de vrijwillige brandweer, de heer Boks, de dienst na 25 jaar bij Philips te hebben gewerkt.
Ir. F. Philips overhandigt hem hierbij een gouden horloge en een geschenk onder couvert.
27 juli 1941 is er weer feest, omdat commandant Arends 25 jaar de scepter gezwaaid heeft over de bedrijfsbrandweer van Philips, hetgeen uitgebreid aandacht krijgt in "In en Om" van augustus 1941. De eerste twee bezettingsjaren verlopen verder vrij rustig. De Duitsers hebben afweergeschut op de daken van Philipsgebouwen geplaatst, wat door de meesten meer als dreiging dan als bescherming wordt ervaren.
De heer J.J.C. v.d. Harten treedt min of meer in de voetsporen van zijn vader en grootvader als hij

De Brandweer Philips

Voor de brandweer en de luchtbescherming verandert er aanvankelijk niet veel. Wel moet aan bepaalde eisen worden voldaan.
Gebeurde dat niet, dan werden door de bezetters maatregelen genomen. Getracht werd zoveel mogelijk met eigen mensen de belangrijkste taken te vervullen.

in 1942 wordt belast met het oprichten en op peil brengen van de bedrijfsbrandweer van de NSF (Ned. Seintoestellen Fabr.) in Hilversum.
Op 2 november 1942 werd op last van de bezetter overgegaan tot het oprichten van een beroepsbrandweer. De heer E. van Zetten, afkomstig van de Vliegtuigfabrieken van Fokker, werd met de

98. Een mooie ladder- en spuitwagen van het merk Magirus. Let op de massieve banden. Locatie is Binnen de Glaspoort in het Strijpcomplex.

leiding belast. Enkele namen van degenen die in eerste instantie tot deze beroepsgroep toegetreden zijn: de heren Cense, van Dal, van Hertom, Hoogstede, Kooymans, Molegraaf, Mulder, v.d. Reek, van Keulen, Verhoeven, v.d. Looy, Cornelissen, v.d. Goor, Heymans, v.d. Heuvel, van Kooten, ten Wolde, v.d. Waarden, Smits, Rosenbrand, Verhulst, Rooyakkers, Scholten.

Aanvankelijk werd gewerkt met een rooster van 12 uur op 12 uur af, later gevolgd door een 24 uur rooster.

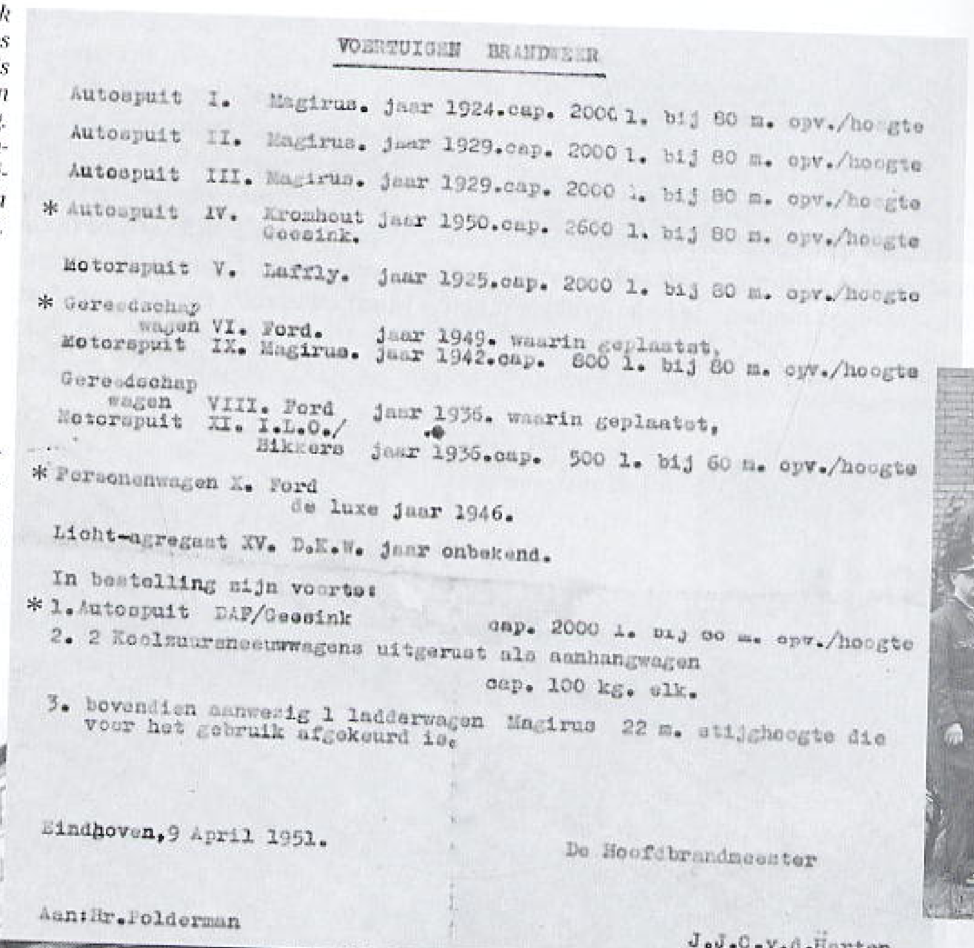
In die 24 uursdiensten vielen slaapuren, maar ook een goede slaapgelegenheid ontbrak.

Men zocht zelf slaapplaatsen en vond die aanvankelijk op de voertuigen, in badkuipen van wasgelegenheden e.d. Later kwamen er houten kribben, twee boven elkaar. Het brandweermanzijn hield onder meer ook in dat er in de gebouwen 's nachts controle-ronden gelopen moesten worden. Al spoedig werd de behoefte gevoeld om de conditie op peil te brengen. Er werd dan ook hieraan gewerkt o.l.v. dhr. Houtzager in een schema dat dagelijks conditietraining bracht.

Er is veel te schrijven en te vertellen over de oorlogsjaren. Er gebeurde van alles, het neerschieten van vliegtuigen, het arresteren van stadsgenoten of relaties, de dag- en later ook de nachtvluchten naar Duitsland met vliegende forten, Halifaxes, Lancaster, het luchtalarm en de dagelijkse angst.

Teveel om in kort bestek op in te gaan. Echter voor de ouderen, speciaal die uit Eindhoven, is er een gebeurtenis die diep in de geheugens staat gegrift.

Bron: 80 jaar Philips Brandweer



VOERTUIGEN BRANDWEER

Autospuit I. Magirus. jaar 1924.cap. 2000 l. bij 80 m. opv./hoogte
Autospuit II. Magirus. jaar 1929.cap. 2000 l. bij 80 m. opv./hoogte
Autospuit III. Magirus. jaar 1929.cap. 2000 l. bij 80 m. opv./hoogte
* Autospuit IV. Kromhout Geesink. jaar 1950.cap. 2600 l. bij 80 m. opv./hoogte
Motorspuit V. Laffly. jaar 1925.cap. 2000 l. bij 80 m. opv./hoogte
* Gereedschapwagen VI. Ford. jaar 1949. waarin geplaatst,
Motorspuit IX. Magirus. jaar 1942.cap. 800 l. bij 80 m. opv./hoogte
Gereedschapwagen VIII. Ford jaar 1936. waarin geplaatst,
Motorspuit XI. I.L.O./Bikkers jaar 1936.cap. 500 l. bij 60 m. opv./hoogte
* Personenwagen X. Ford de luxe jaar 1946.
Licht-agregaat XV. D.K.W. jaar onbekend.

In bestelling zijn voertg:
* 1. Autospuit DAF/Geesink cap. 2000 l. bij 80 m. opv./hoogte
2. 2 Koolzuursneeuwwagens uitgerust als aanhangwagen cap. 100 kg. elk.
3. bovendien aanwezig 1 ladderwagen Magirus 22 m. stijghoogte die voor het gebruik afgekeurd is.

Eindhoven, 9 April 1951.

De Hoofdbrandmeester

Aan: Hr. Polderman

J.J.C.v.d.Harten

*99. Het wagenpark van de Philips brandweer. Het is een overzicht van na de bevrijding. De met * aangegeven voertuigen zijn na-oorlogs.*

100. De Philips Brandweer met hun auto's en manschappen in de "Torenstraat" op complex Strijp. Te zien zijn: v.l.n.r. Ford materiaalwagen met aanhangwagenspuit "Laffly"; Fiat "Spa", 4 cylinder autospuit; Magirus, 6 cylinder autospuit. Op de achtergrond gebouw SAN.

Het Nederlandse Rode Kruis Eindhoven

Mevrouw H.A. van Riemsdijk-Philips

Mijn moeder, mevrouw A.H.E.M. Philips-de Jongh, heeft in 1909 het Rode Kruis in Eindhoven mede opgericht. Zij was van 1914 tot 1936 voorzitster. Onder haar eminente leiding heeft de afdeling vooral ook tijdens de Eerste Wereldoorlog grootscheepse hulp geboden, eerst in 1914 aan de vele Beligische vluchtelingen, daarna in 1918 aan een grote stroom Franse vluchtelingen. Het was een zware tijd, want er heerste roodvonk en scabies en tot overmaat van ramp brak ook nog een beruchte griep-epidemie uit.

Mijn moeder heeft alles wat het Rode Kruis in Eindhoven deed steeds met de grootste belangstelling gevolgd. Zij was een echt wijze vrouw en haar tijd ver vooruit! Zij gaf mij de verstandige raad waaraan ik vooral de laatste tien jaar zoveel heb gehad:"Je moet altijd doen wat op dat moment het belangrijkste is."

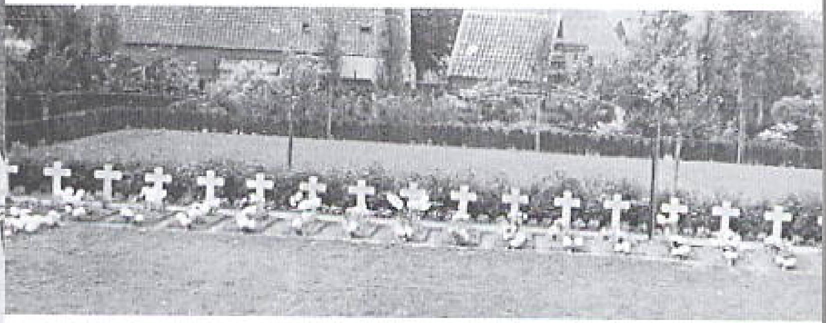
In 1936 ben ik in het Rode Kruisbestuur in Eindhoven gekomen en in 1945 werd ik voorzitster. In mijn jonge-meisjesjaren liep ik al met de collectebus. "Je bent net een straatmadelief", zei mijn vader dan.

Bron: Over mensen voor mensen. Door Mevrouw H.A. van Riemsdijk-Philips.

101. De Hr. E.M.J. de Vlam was gedurende de vijf oorlogsjaren de voorzitter van de afdeling Eindhoven.

102. Mevr. H.A. van Riemsdijk-Philips was in die periode ook bestuurslid. Hier in haar uniform.

103. De complete kolonne van de afdeling Eindhoven met bestuur. De foto is genomen voor het Don Bosco-Huis in 1942.



104. Mevr. H.G. van Anrooy de Kemp was gedurende de oorlogsjaren bestuurslid.

Bij de begrafenissen van tijdens de oorlog gesneuvelde geallieerde militairen - die plaatsvonden vóór zonsopgang - was het één bestuurslid van het Rode Kruis door de Duitsers toegestaan daarbij aanwezig te zijn. Van het graf werd dan later een foto genomen die via het Internationale Rode Kruis in Genève aan de nabestaanden werd toegezonden. Toen de Duitse Ortskommandant de foto's onder ogen kreeg, maakte hij aanmerkingen op de hoeveelheid bloemen die op de graven lag. Zo'n bloemenhulde werd door de Duitsers niet goedgevonden. Op bijgaande foto's de eerste graven van Engelse militairen op de Algemene Begraafplaats de Oude Toren in Woensel.

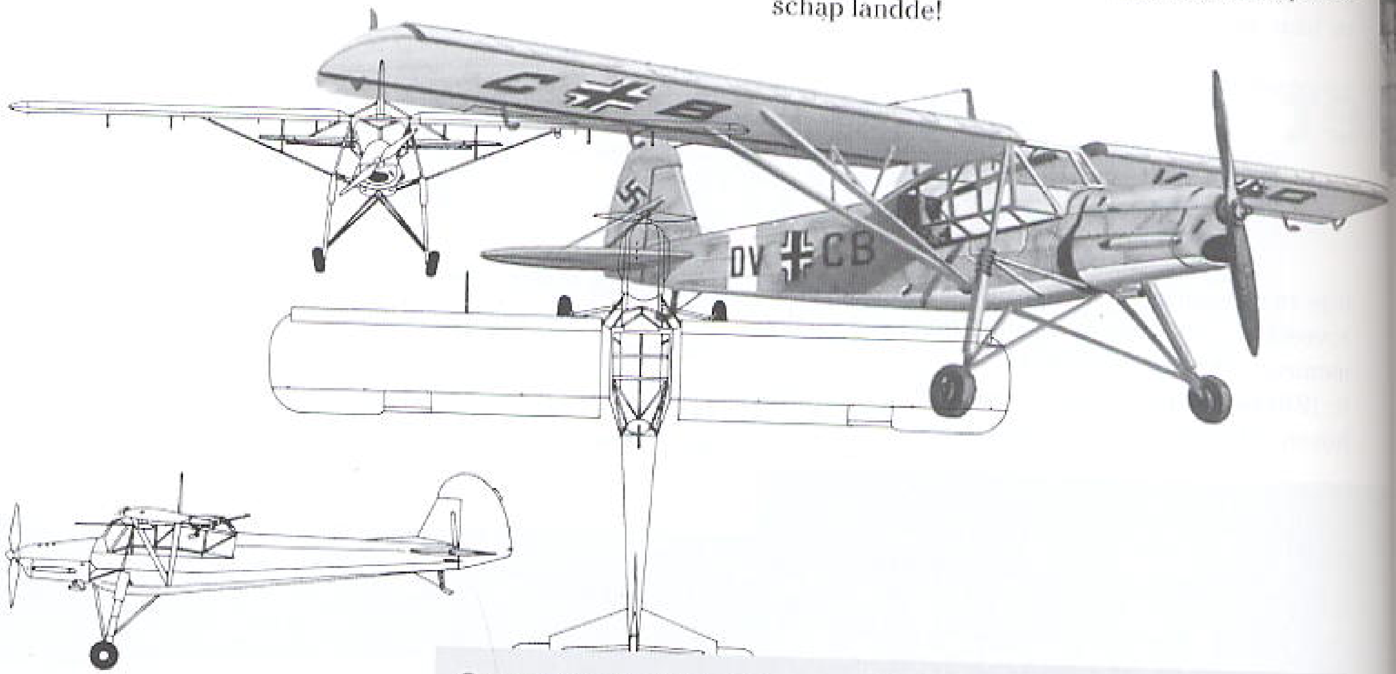
Bron: "75 jaar Rode Kruis Eindhoven in beeld".

Het eerste Duitse vliegtuig dat op Welschap landde!

Het blijkt uit het feit dat op 12 mei 1940 Dr. Scharlau van de "Rue. Insp. Nied." (vergelijkbaar met onze DMKL voor: "Erkundung der Philipswerke in Eindhoven. Flog mit Fieseler Storch nach Eindhoven, wo eine Besprechung mit der Direktion, Hpt. Freiherr von Siegler von Fuehrungsstab Rue. Insp. OKW und Chef Ing. Dominik vom Reichs Prop.-Ministerium in den Philipswerken anberaumt war. Betrieb arbeitet vorlaufig weiter, ist jedoch demnachst von Wiederherstellung der Ferngasleitung von Heerlen aus abhängig...".
Het was het eerste Duitse vliegtuig dat op Welschap landde.

Dit blijkt uit dit verslag, hieronder de vertaling:

Op 12 mei 1940 vloog Dr. Scharlau van het "Rüstung Inspektion Niederlande" (vergelijkbaar met onze D.M.K.L.) met een Fieseler Storch vliegtuig voor verkenning van de Philipsfabrieken in Eindhoven, waar hij een bespreking had met de directie, Kapitein Freiherr von Siegler van de bedrijfsstaf, "Rüstung Inspektion OKW (Opperbevel Wehrmacht)" en Chef Ing. Dominik van het Propaganda Ministerie in de Philipsbedrijven. Het bedrijf werkt voorlopig verder, maar is afhankelijk van de herstelwerkzaamheden van de gasleiding vanuit Heerlen."
Het was het eerste Duitse vliegtuig dat op Welschap landde!



105. Fieseler Fl.156 C-2 - 1939

Operationele onderdelen van de Luftwaffe gelegerd op vliegvelden in Nederland in 1940

Eindhoven	07-1940/	08-1940	2/JG54	Bf-109
	15-05-1940/	22-05-1940	I/JG26	Bf-109
	06-1940/	05-10-1940	II/KG4	He-111
	05-10-1940/	22-11-1940	III/KG30	Ju-88
	01-11-1940/	31/12/1940	I/KG30	Ju-88
	09-1940/	12/1940	3(F)122	Ju-88

Operationele onderdelen van de Luftwaffe gelegerd op vliegvelden in Nederland in 1941

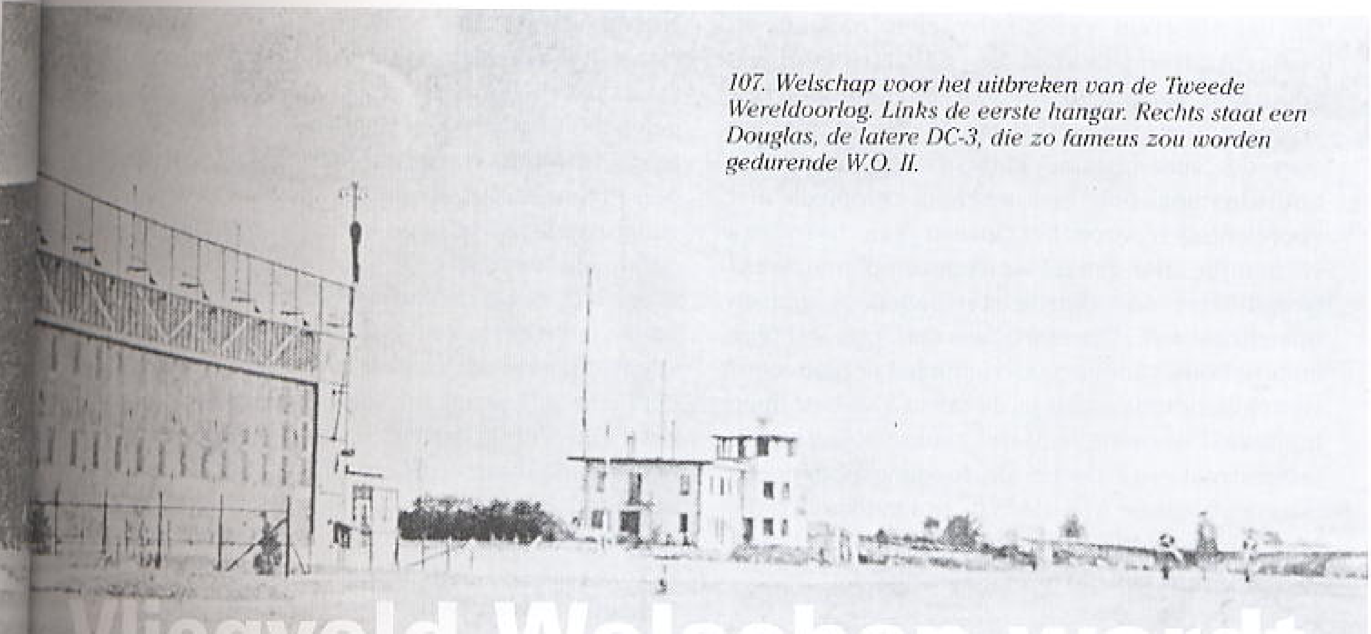
Eindhoven	01-01-1941/	03-07-1941	I/KG30	Ju-88
	07-1941	12-1941	IV/KG3	Ju-88

Operationele onderdelen van de Luftwaffe gelegerd op vliegvelden in Nederland van 1 januari 1942 tot eind mei 1943

Eindhoven	jul 1942/	nov 1942	II/KG2	Do-217
	Apr/1943	mei 1943	I/KG2	Do-217

Bron: "En nooit was het stil" G. Zwanenburg

106. Een overzicht van de bezettingen op Welschap gedurende de oorlogsjaren.



107. Welschap voor het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog. Links de eerste hangar. Rechts staat een Douglas, de latere DC-3, die zo fameus zou worden gedurende W.O. II.

Vliegveld Welschap wordt Fliegerhorst Eindhoven

Bezetting

Al spoedig werden in de zuidwesthoek van het vliegveld (in de buurt van de huidige onderhoudshangar) een 4-tal verkenningsvliegtuigen geparkeerd van het type Koolhoven FK-51. Er was voor deze militaire aanwezigheid nogal ruime belangstelling. De militairen die belast waren met de bewaking van het vliegveld werden ondergebracht in een complex vakantiehuisjes van de N.V. Philips aan de Oirschotse dijk. Hieruit is later de huidige legerplaats ontstaan. De verkenningsvliegtuigen waren bedoeld als ondersteuning voor de Peel-Raam-stelling, een "verdedigingslinie" die daar door de Peel werd aangelegd. Deze militaire aanwezigheid is in feite het begin geweest van de vliegbasis, een functie die het vliegveld daarna praktisch onafgebroken heeft vervuld. Op 10 mei 1940 werd ook Nederland betrokken in de oorlog. Duitse bommenwerpers van het type Heinkel HE-111 bombardeerden omtrent 4 uur in de morgen ook het vliegveld Welschap. Na het bombardement stegen er grote rookwolken op en er woedden verschillende branden. De militaire bewaking nam met handvuurwapens de overvliegende bommenwerpers onder vuur. Overigens zonder veel succes. Na de aanval werd het restant van de Nederlandse herkenningsvliegtuigen teruggetrokken op Haamstede. Verschillende gebouwen zover niet beschadigd door de luchtaanval, werden door eigen personeel opgeblazen. Al spoedig begonnen de Nederlandse strijdkrachten met hun terugtocht. In lange rijen trokken doodvermoeide infanteristen, restanten van de verdedigers van de "Peel-Raam-Stelling", langs de nog rokende puinhopen van Welschap. Sommigen van deze troepen kwamen zelfs in Frankrijk terecht. Zondagmorgen, 12 mei, 1e Pinksterdag werd Eindhoven en ook Welschap door de Duitsers bezet. Tegen het middaguur bereikten de eerste Duitse patrouilles het gebied rondom Wintelre waar door de Nederlandse troepen nog enig verzet werd geboden. Direct na de bezetting bood het vliegveld huisvesting aan de 1e Gruppe van Jagdgeschwader 26 dat uitgerust was met jachtvliegtuigen van het type Messerschmidt BG-109 E. Deze vliegtuigen werden herhaaldelijk ingezet ten behoeve van de Duitse opmars door België en Noord-Frankrijk.

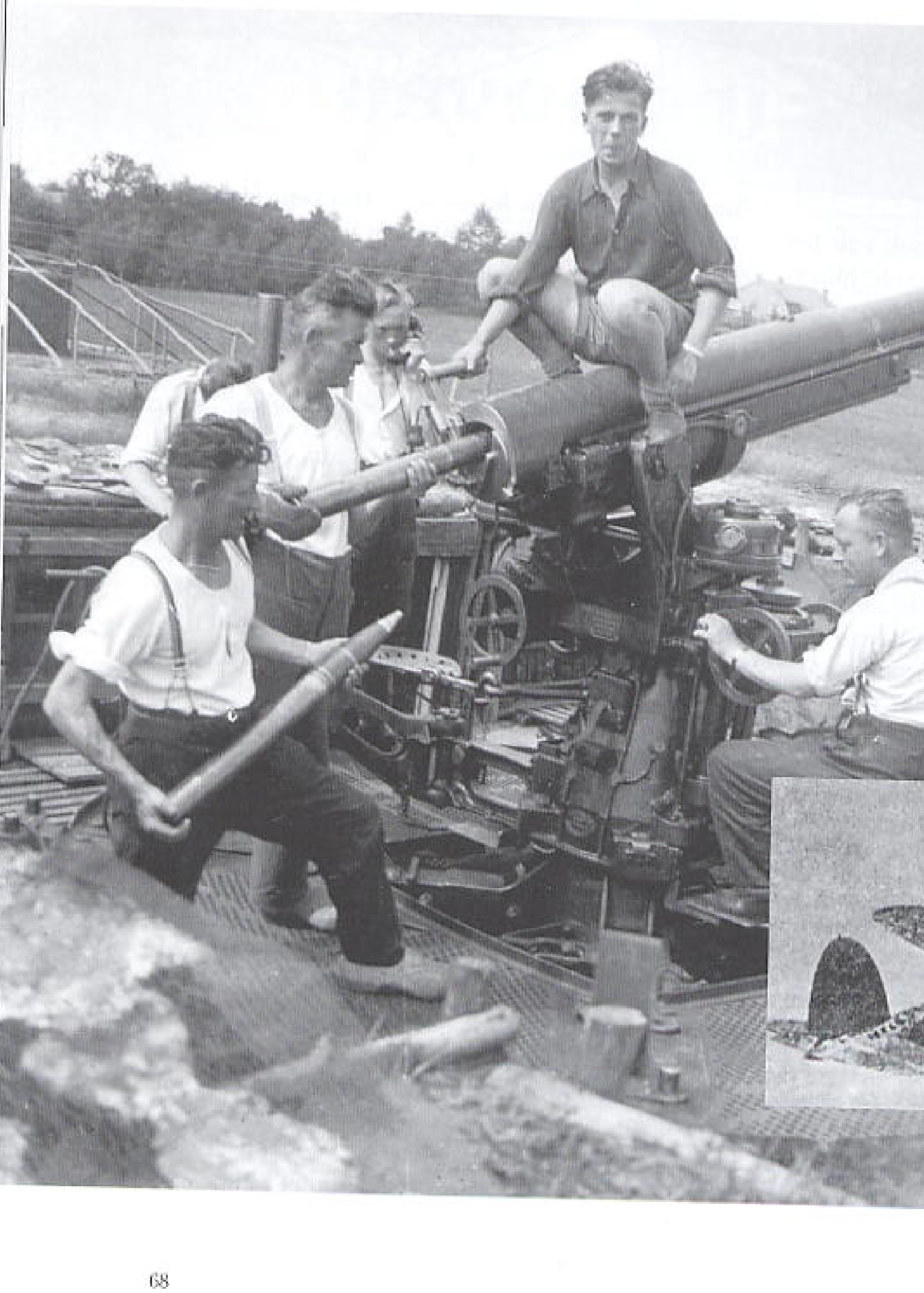
Uitbreiding

Vrijwel onmiddellijk namen de Duitsers de uitbreiding van het vliegveld ter hand. Omliggende boerderijen werden ontruimd; de bewoners kregen vaak slechts enkele uren de tijd om voor andere huisvesting te zorgen. Met man en macht werd er gewerkt, twee ploegen van 1500 man losten elkaar af. Hele stukken akkers, heide en bosgrond werden bij het vliegveld getrokken, eigenaars van bospercelen kwamen tot de ontdekking dat hun bos zonder ook maar te waarschuwen was omgehakt. Zo verrees er in korte tijd een stelsel van 3 verharde startbanen aangevuld met taxitracks.

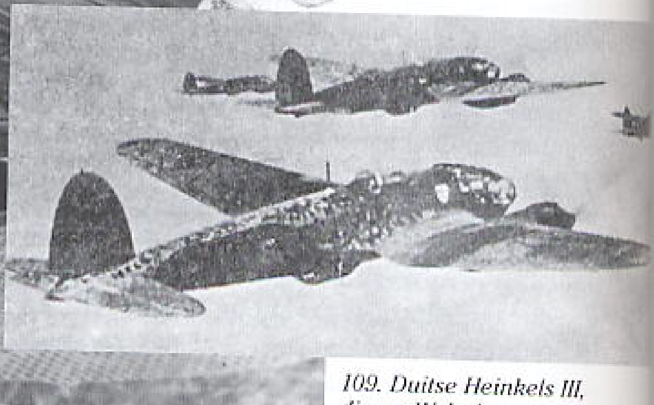
Op het vliegveld werden tientallen hangars en opslagplaatsen gebouwd. Vanaf Waalre werd een spoorweg aangelegd en van goederenperrons voorzien. Deze waren gelegen daar waar nu ongeveer de "schaapskooi" staat. Langs het kanaal bouwde men ook een loskade compleet met voorzieningen voor het lossen van brandstof en munitie. Het geheel werd gecomplementeerd met diverse onverharde startbanen, wegen en opstelplaatsen. Uiteraard werden ook tal van andere bouwkundige voorzieningen gerealiseerd, verschillende daarvan in de vorm van betonnen bunkers. De vroegere Marechausseekazerne Slifertsestraat was de eerste toegangspoort, een tweede toegang was de z.g. Kolonelspoort die later als hoofdingang fungeerde. Ten behoeve hiervan werd een extra weg aangelegd.

Schijnvliegveld

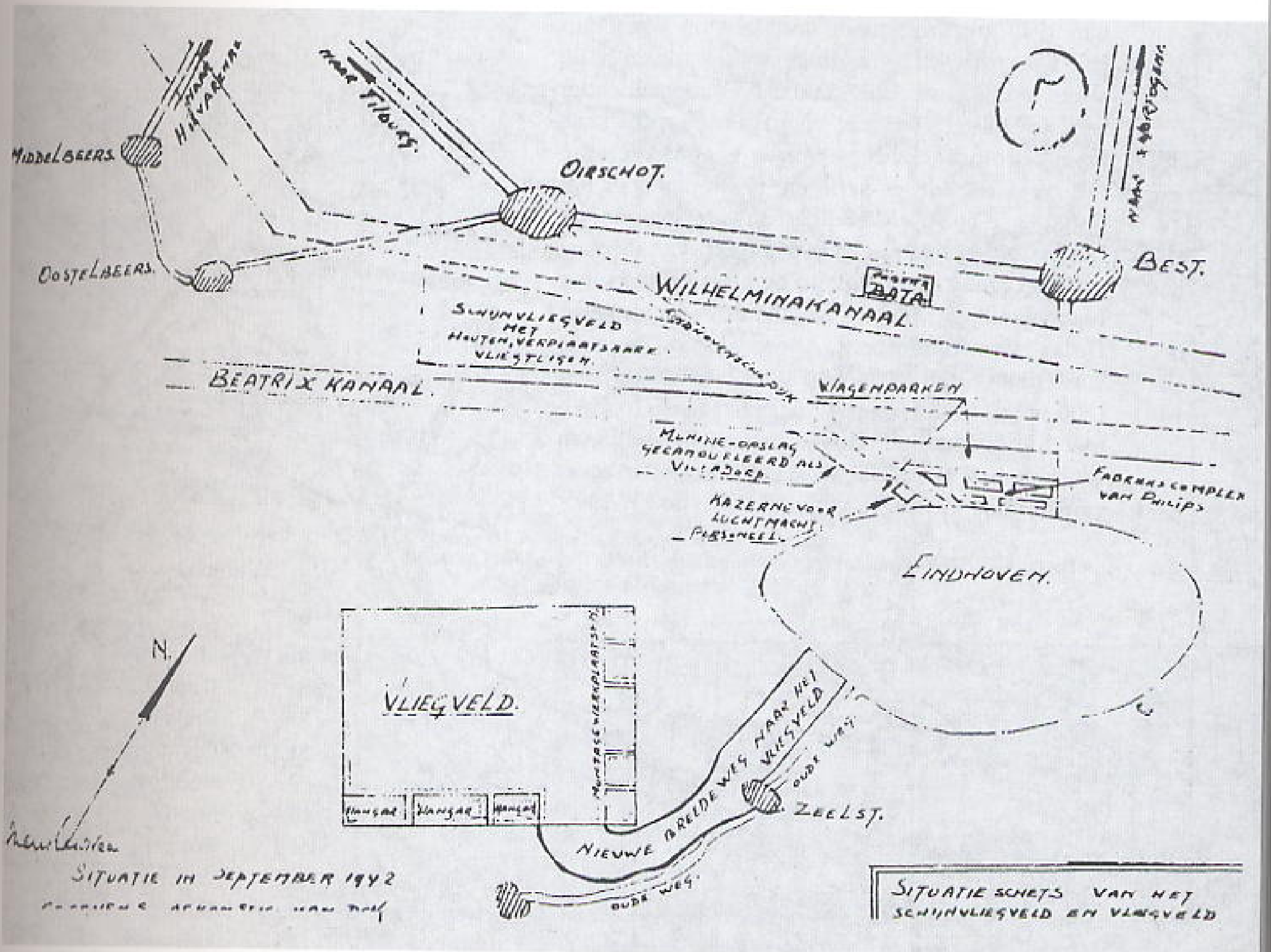
Naast het vliegveld, oost van de weg Oirschot-Oostelbeers werd een groot schijnvliegveld aangelegd, compleet met houten vliegtuigjes die langs rails werden voortbewogen. 's Nachts straalden divere schijngebouwtjes wat licht uit en de vliegtuigjes zelf bezaten navigatieverlichting die ontstoken werd als de geallieerde vliegtuigen overtrokken. Dit de illusie wekkend dat men zich boven het 8 km in zuid-oostelijke richting liggend vliegveld bevond. Ook de oude gedeelten van het Prinses Beatrixkamp, de legerplaats Oirschot, het Peter Zuidkamp en een gebouwen complex in Lievendaal aan de Noord-Brabantlaan kwamen tot stand. Kortom een enorm werk dat vooral in de eerste bouwfase enkele keren door de RAF werd verstoord. Dit allemaal naast het gebouwencomplex van de huidige Constant Rebequeka-



108. De Flakbemanning poseert hier op Fliegerhorst Eindhoven. Let op boerderij op de achtergrond boven de loop. Het vliegveld werd door de Duitsers steeds meer uitgebreid en de grond van de landbouwers gevorderd.



109. Duitse Heinkels III, die op Welschap gestationeerd waren.



110. Een in het geheim gemaakte schets van Welschap en omgeving.

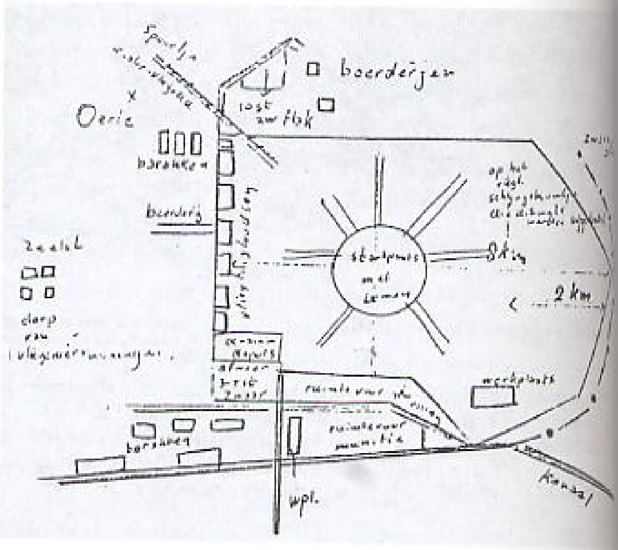
zerne aan de Oirschotse Dijk dat al direct door de Duitse Luftwaffe in gebruik was genomen De Duitse vliegbasiscommandant had hier eveneens zijn hoofdkwartier. Na de capitulatie van Frankrijk in juni 1940 plaatsten de Duitsers de 2e Gruppe van Kampfgeschwader 4 op Welschap. Bij deze groep waren 11 Junkers JU-88 en 37 Heinkel HE-111 bommenwerpers ingedeeld. Zij werden voornamelijk ingezet voor nachtelijke aanvallen op Engeland en lange afstandverkenningen. Uiteraard trokken deze activiteiten de aandacht van de Geallieerden. In de nacht van 10 op 11 september 1940 werden door de RAF 10 HE-111 bommenwerpers op de grond vernield. Ook het verlies aan personeel schijnt zeer groot te zijn geweest gezien het feit dat 's morgens in Eindhoven geen enkele dokter meer bereikbaar was. Tegen het einde van 1940 vertrokken de laatste Heinkel bommenwerpers van Welschap. Welschap kreeg op 7, 13 en 14 november 1940 opnieuw bezoek van de RAF maar welke schade er werd aangericht is niet bekend. De werkzaamheden aan het vliegveld zelf waren zover voltooid dat met een uitgebreid camouflageprogramma werd begonnen. Er moesten zoveel sparrenbomen aan het vliegveld worden geleverd dat de kerstbomen voor die tijd behoorlijk duur werden.

Een Duitse vliegbasis

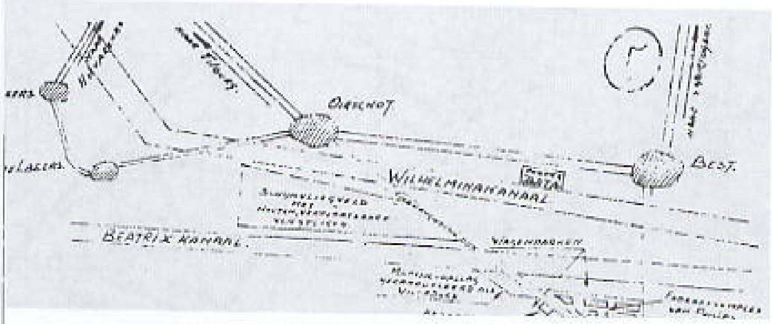
Medio 1941 verdwenen ook de Junkers 88 en werden vervangen door Dorniers DO-217. Welschap werd een opleidingsbasis o.a. voor bommenrichters. In een grondschool werden de technieken onderwezen die gebruikt werden voor de aanvallen op Engeland die op bescheiden wijze weer waren hervat. Ten behoeve daarvan werd op de “Lancie”, een heidegebied in de buurt van Middelbeers, een oefenterrein ingericht. Op het oefenterrein gebruikten de Duitsers oefenbommen van beton. Voor het afwerpen van scherpe bommen waarmee niet meer kon worden geland was eerder al de Knegselse Heide in gebruik genomen. Het jaar 1942 ging voor Welschap tamelijk rustig voorbij. De oorlog elders eiste alle aandacht op. De RAF voerde alleen grote nachtelijke bombardementen op Duitse steden uit. In de loop

van 1943 kwam er meer activiteit op Welschap. Het aantal DO-217 vliegtuigen steeg tot circa 50 stuks ondermeer ook omdat Kampgeschwader 2 in november 1943 het vliegveld als thuisbasis kreeg. Prompt volgde weer een geallieerde reactie; op 4 december schoten Typhoons van het Canadeese 609 en 198 Squadron van 14 landende DO-217 vliegtuigen er 11 stuks neer. Vanaf februari 1944 kreeg het vliegveld hoe langer hoe meer belangstelling van de geallieerde luchtmacht. "D-day" was in aantocht. Alleen al voor de luchtverdediging van Welschap voerden de Duitsers 1200 man "Flaktruppen" aan. Deze betrokken met hun zware luchtafweerbatterijen stellingen rondom het vliegveld. Ook stationeerden ze er een 10-tal jachtvliegtuigen van het type FW-190.

Bron: "Were Di" 1982, Personeelsblad Vliegbasis Welschap, Eindhoven.



112. De ondergrondse maakte ook nog deze schets in het geheim.



111. Ook deze schets moest stiekem gemaakt worden.

Namaak- of schijnvliegvelden in Nederland

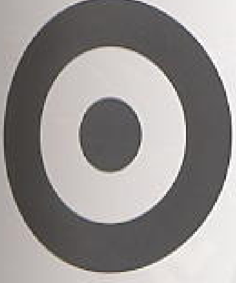
Voor bijna alle vliegvelden die door de Duitsers in Nederland werden gebruikt, hadden ze een namaak- of schijnvliegveld, een zgn. **Scheinflughafen**. Deze waren bedoeld om de vliegtuigen van de RAF, vooral 's nachts, te misleiden en waren daarvoor over het algemeen goed uitgerust. Ze hadden vrij complete "vliegveldverlichting" en vele zelfs "namaakvliegtuigen", die met navigatie- en/of landingslichten aan, langs een rail konden worden voortbewogen. Vanuit de lucht leken deze velden in het donker bedrieglijk echt en vele bommen bestemd voor de echte, kwamen er op terecht. Ook aanvallen met boordwapens op "landende vliegtuigen" werden vaak uitgevoerd op die namaakvliegtuigen.
Deze Scheinflughafen of "SF's" zoals ze in de Duitse stukken werden genoemd, hadden bijna alle een nummer en ressorteerden onder de verschillende vliegbases. Hier deze bases met hun SF's.

Bergen	SF12	Egmond-Binnen
Deelen	SF17	Harskamp
De Kooy	SF61	Groote Keeten
	SF11	Middenmeer
Eindhoven	**SF38**	**Dun**
Gilze-Rijen	SF37	Brakel
	SF31	Ouddorp
Haamstede	??	Noord van Haamstede
Leeuwarden	SF01	Stiens
	SF1	Bozum
Katwijk	SF14	Vogelzang
Schellingwoude	SF13	Uitdam
Schiphol	SF16	Aalsmeer
Soesterberg	SF21	Woudenberg
	SF18	Veldhuizen
Venlo	SF39	Schandelo

Namaak fabrieken in Nederland

Met de namaak- of schijnvliegvelden hadden de Duitsers ook op verschillende plaatsen in Nederland, analoog aan wat ze in Duitsland hadden gedaan, wat zij noemden **"Schein-Industrieanlagen"** namaakfabrieken gebouwd.
Ook deze ressorteerden onder de vliegvelden en waren genummerd als SI's.
Hier de bases en voor zover bekend, deze Schein-industrieanlagen.

Bergen	SI53	Egmond-Binnen
Eindhoven	**SI58**	**Bata**
	SI59	**Philips**
Hilversum	SI68	Westbroek
Katwijk	SI61	??
Schellingwoude	SI55	Landsmeer
Schiphol	SI62	Vijfhuizen
	SI63	Bennebroek
Waalhaven	SI56	Papendrecht
	SI57	Aan Kralingse plassen



113. Logo op de Engelse vliegtuigen.

BRITSE LUCHTMACHTBADGES

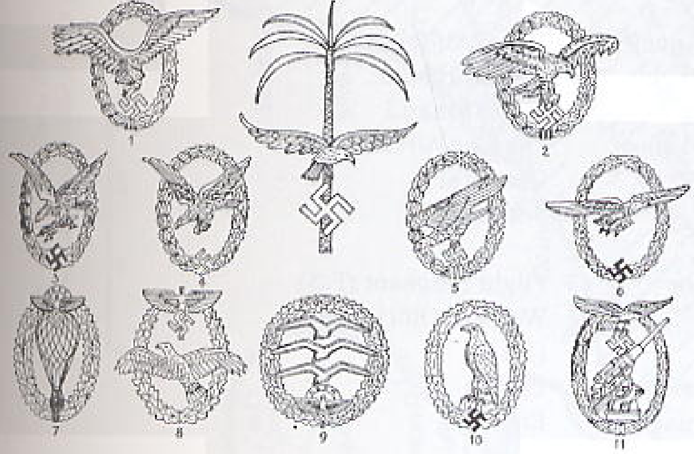
1. de originele badge van het Royal Flying Corps (tot 1 april 1918); 2. het algemeen embleem van de Royal Air Force (vanaf 1 april 1918 tot op heden); 3. kenteken van de piloot. 4. kenteken van bemanningslid (van het vliegend personeel): N voor 'navigator', S voor 'air signaller', AG voor 'air gunner', E voor 'air engineer', M voor 'air meteorological observer', AE voor 'air electronics officer' en O voor 'observer'.

114. Per Ardua ad Astra. Motto R.A.F. Door moeilijkheden naar de sterren.

Enkele herkenningstekens van de R.A.F.

De opbouw van R.A.F. en Luftwaffe.

18. Herkenningstekens op uniformen van Luftwaffe-personeel (WO II)



Functiekentekens:
Luftwaffe: 1. vliegtuigpiloot; 2. observator; 3. radio-operator 4. boordwerktuigkundige en boordschutter; 5. valschermjager; 6. zweefvliegtuigpiloot.
N.S.F.K.: 7. vrije-ballonbestuurder; 8. motorvliegtuigpiloot; 9. groot zweefvliegerkenteken. 10. Vliegherinneringsteken.

Kentekens van verdienste:
Midden boven: de 'Afrika-Palm', gedragen door personeel dat lang in Noord-Afrika opereerde;

116. De Duitse herkenningstekens op de uniformen van de Luftwaffe.

115. Logo op de Duitse vliegtuigen.

117. Vergelijkingsoverzichten R.A.F. en Luftwaffe

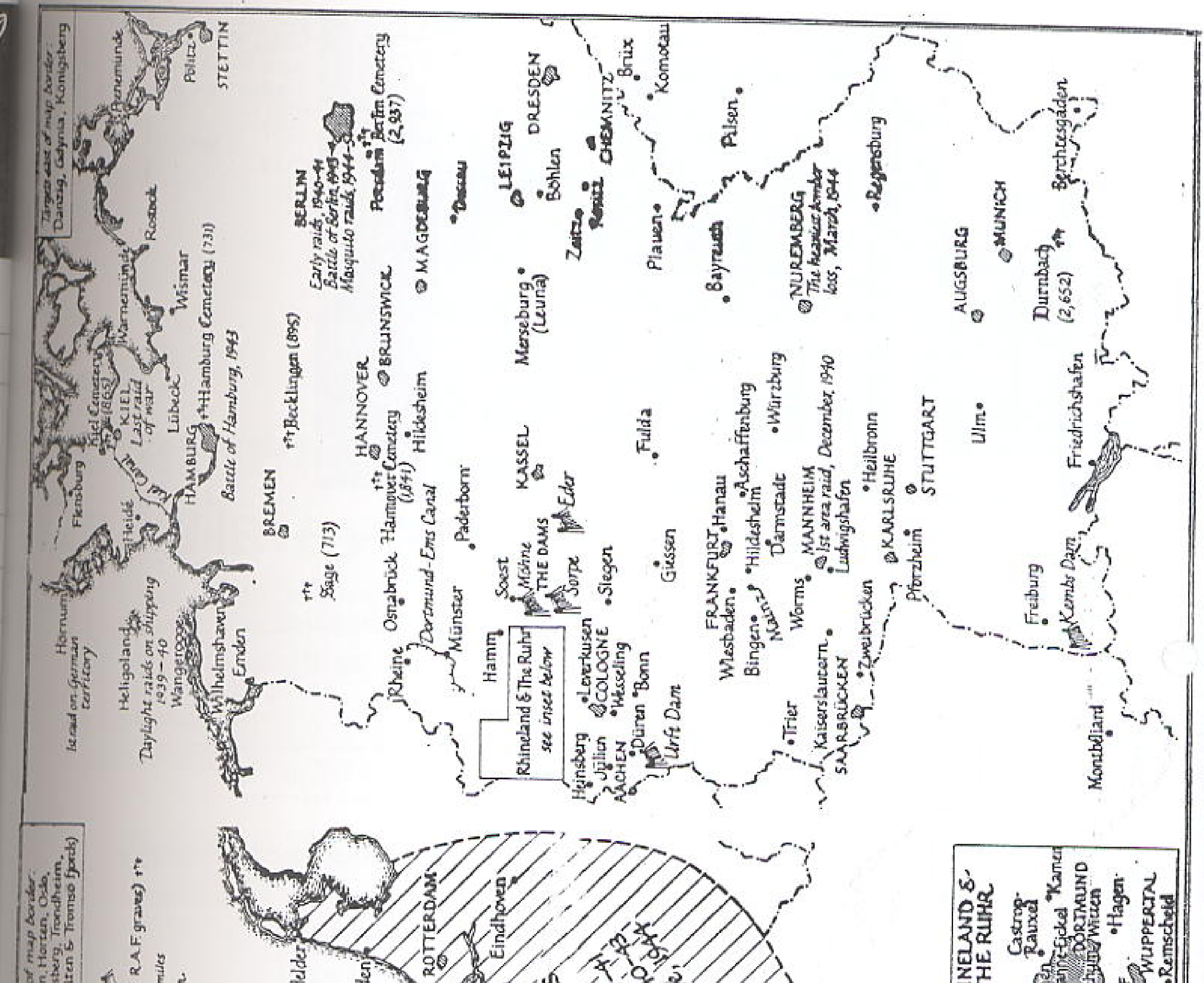
RAF Commander (X THEATRE OF WAR)	**Luftflotte** (EQUIVALENT OF ARMY GROUP
Group	**Fliegerkorps**
Wing Fighter Command Bomber Command Coastal Command	**Geschwader** Kampfgeschwader – Bomber Jagdgeschwader – Fighter Stukageschwader – Dive-bomber
(No Direct Equivalent)	**Gruppe**
Squadron	**Staffel**

De functies R.A.F.

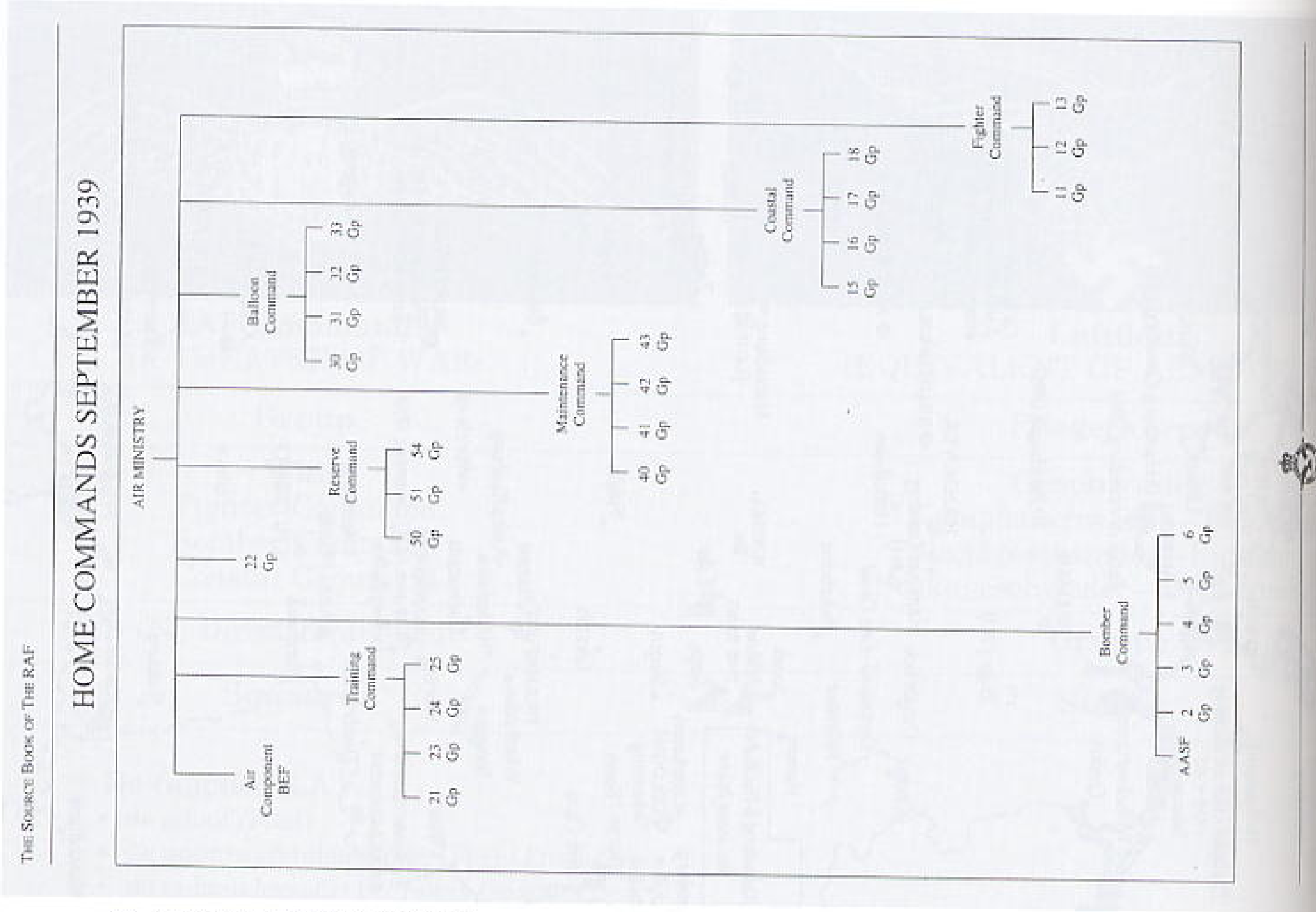
- de piloot (Pilot)
- de boordwerktuigkundige (Flight Engineer)
- de radio-telegrafist (Wireless Operator)
- de navigator (Observer, Navigator)
- de bommenrichter (Bomb Aimer)
- de rugkoepelschutter (Mid-upper Gunner)
- de staartschutter (Rear Gunner)

Vergelijking van de rangen

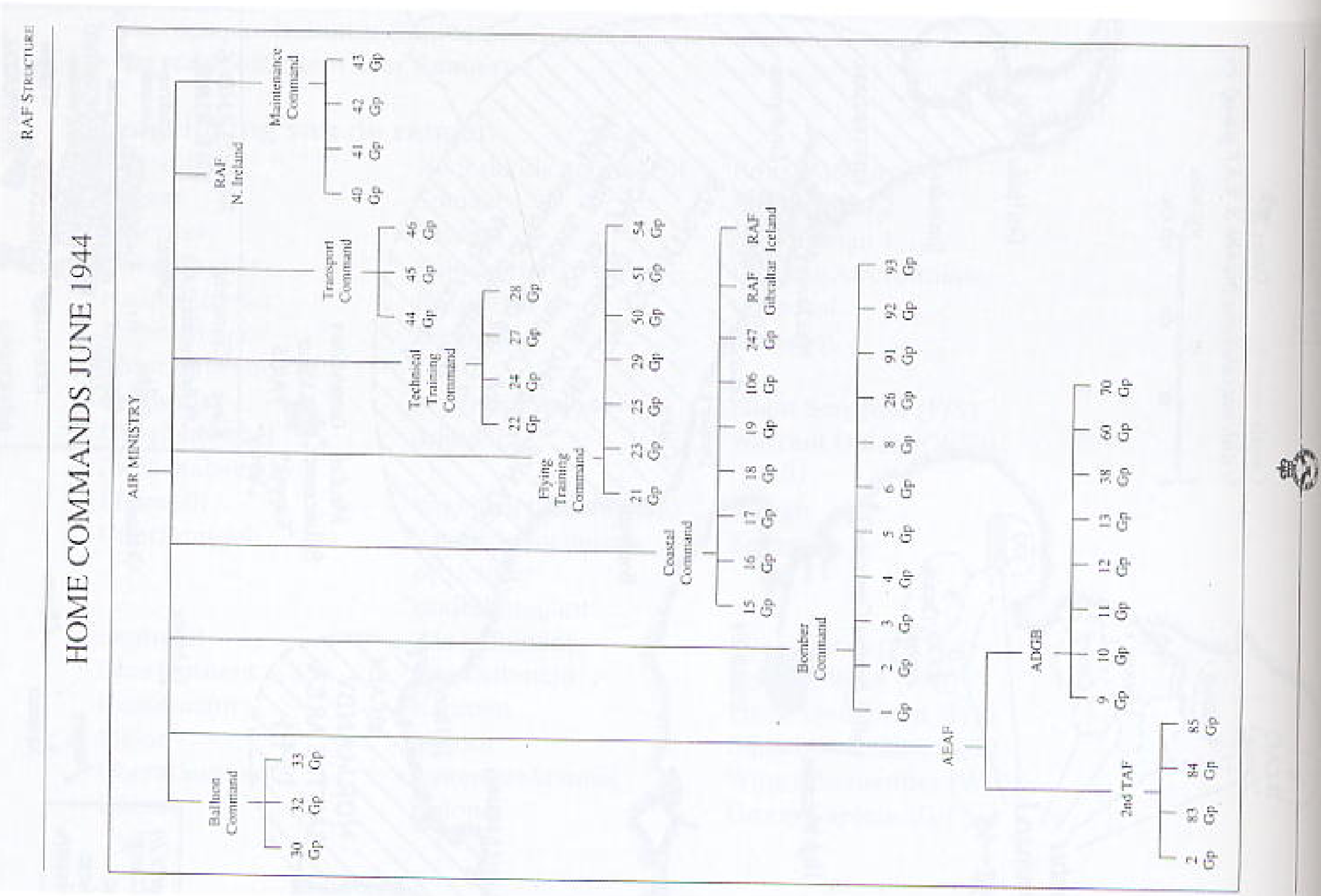
Luftwaffe	Nederlands equivalent	Royal Air Force
Flieger	Soldaat	Aircraftman 2
Gefreiter	Soldaat	Aircraftman 1
Obergefreiter	Soldaat der 1e klasse	Leading Aircraftman
Hauptgefreiter	Korporaal	Corporal
Unterofficier/ Unterfeldwebel	Sergeant	Sergeant
Feldwebel	Sergeant-Majoor	Flight Sergeant (F/S)
Oberfeldwebel (ook: Stabsfeldw.)	Adjudant	Warrant Officer (W/O) (I & II)
Fähnrich	Vaandrig (tussenrang)	Ensign
Oberfähnrich	Vaandrig technisch opzichter/ "onderluitenant"	Ensign
Leutnant	2de Luitenant	Pilot Officer (P/O)
Oberleutnant	1ste Luitenant	Flying Officer (F/O)
Hauptmann	Kapitein	Flight Lieutenant (F/L)
Major	Majoor	Squadron Leader (S/L)
Oberstleutnant	Luitenant-kolonel	Wing Commander (W/C)
Oberst	Kolonel	Group Captain (G/C)



118. De doelen van Bomber Command R.A.F. in Europa. Waar kruisjes bijstaan zijn geallieerde begraafplaatsen.

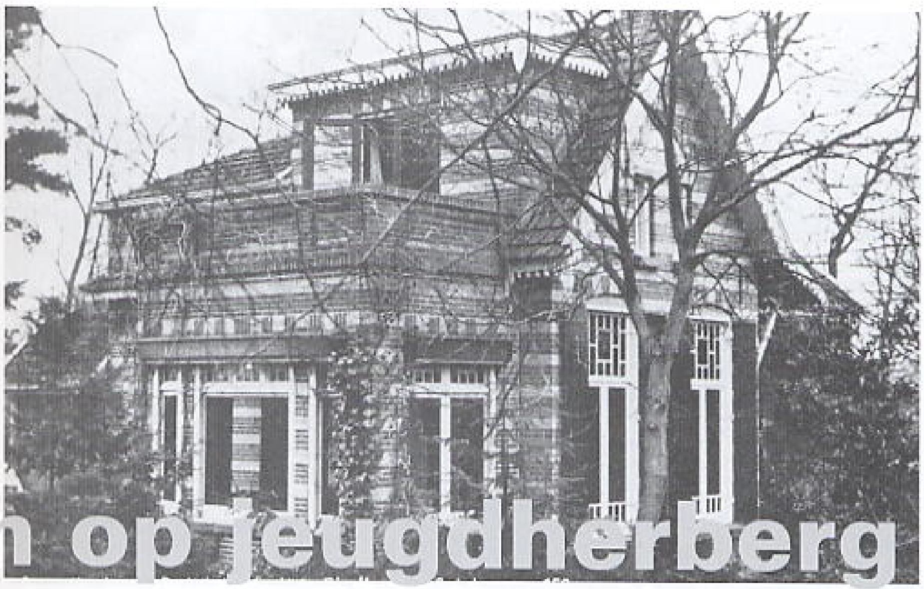


119. De opbouw van de R.A.F. 1939.



120. De opbouw van de R.A.F. 1944.

121. *De jeugdherberg "De Wielewaal" aan de Aalsterweg werd zwaar getroffen. Dit is een opname uit 1937.*



Bommen op jeugdherberg De Wielewaal 15-5-1940

Eindhovensche Luchtbeschermingorganisatie.

Sectiepost Stratum.

Aan het H.L.B.D.

Specificatie der beschadiging Wielewaal (Sm 7)
tengevolge bominslag op 15 Mei 1940.

In woning: 10 groote ruiten stuk.

Jongensslaapzaal: 10 x 5 M.

eternieten dak geheel ingestort, wandèn gedeeltelijk ingestort, rest zwaar beschadigd, ruiten stuk.

Verbindingshokje: van deze loods: wanden er uit en ruiten stuk.

Jongensw aschlokaal: geheel vernietigd, 4 W.C.'s met omhulsel geheel stuk, 1 afdak zwaar beschadigd.

Meisjeswaschlokaal: dak er af en wanden gedeeltelijk stuk.

1 Loods: (dagverblijf) wanden stuk, dak beschadigd en ruiten er uit.

Bergplaats: eternieten wand stuk, ruiten stuk, dak beschadigd.

Meisjesslaapzaal: dak beschadigd, 4 ruiten stuk, 1 deur stuk, 10 bedden beschadigd. (gaten en vuil.)

d.d. Sectieleider.

15 - 6 - '40.

122. *De specificatie van de schade opgemaakt door de sectieleider L.B.D. te Stratum.*

RAPPORT LUCHTAANVAL IN DEN NACHT VAN
26 op 27 Juni.

D.d. 27 Juni 1940 te ongeveer 1 uur des nacht
wederom een luchtaanval op Eindhoven plaats. Deze keer
de noordrand der stad waar de bommen terecht kwamen.

Voor zoover kon worden nagegaan zijn er in
totaal 8 brisantbommen gevallen van 50 à 60 kg., waarvan
1 niet ontploft is.

Na de eerste bominslag te 1.05 uur werd ong
lijk het alarmsignaal gegeven.

Een of twee bommen kwamen terecht op de huis
ling van het Rijkskrankzinnigengesticht aan den Bosch
bommen sloegen door dak, zolder, betonnen verdiepings
(gewapend beton), granieten trapportaal, (gewapend) beton
vloer tot in kelder. Een lid van het vrouwelijk personeel
de bovenverdieping door de luchtdruk, veroorzaakt door
inslag, meegesleurd en onder puin bedolven. Zij is ernstig
wond in het ziekenhuis opgenomen. Voorts zijn er nog
ernstig en enkelen licht gewonden. De materieele schade
zienlijk.

Volgens nadere inlichtingen is de toestand der
wonden goed.

Ongeveer vierhonderd meter verder is een bom
slagen in een boom. Door de ontploffing hiervan is een
en een koe gedood, terwijl een in de nabijheid liggende
rij licht beschadigd werd.

Verder zijn er nog eenige bommen in bosch en
veld terecht gekomen, doch hebben deze laatsten geen
schade aangericht.

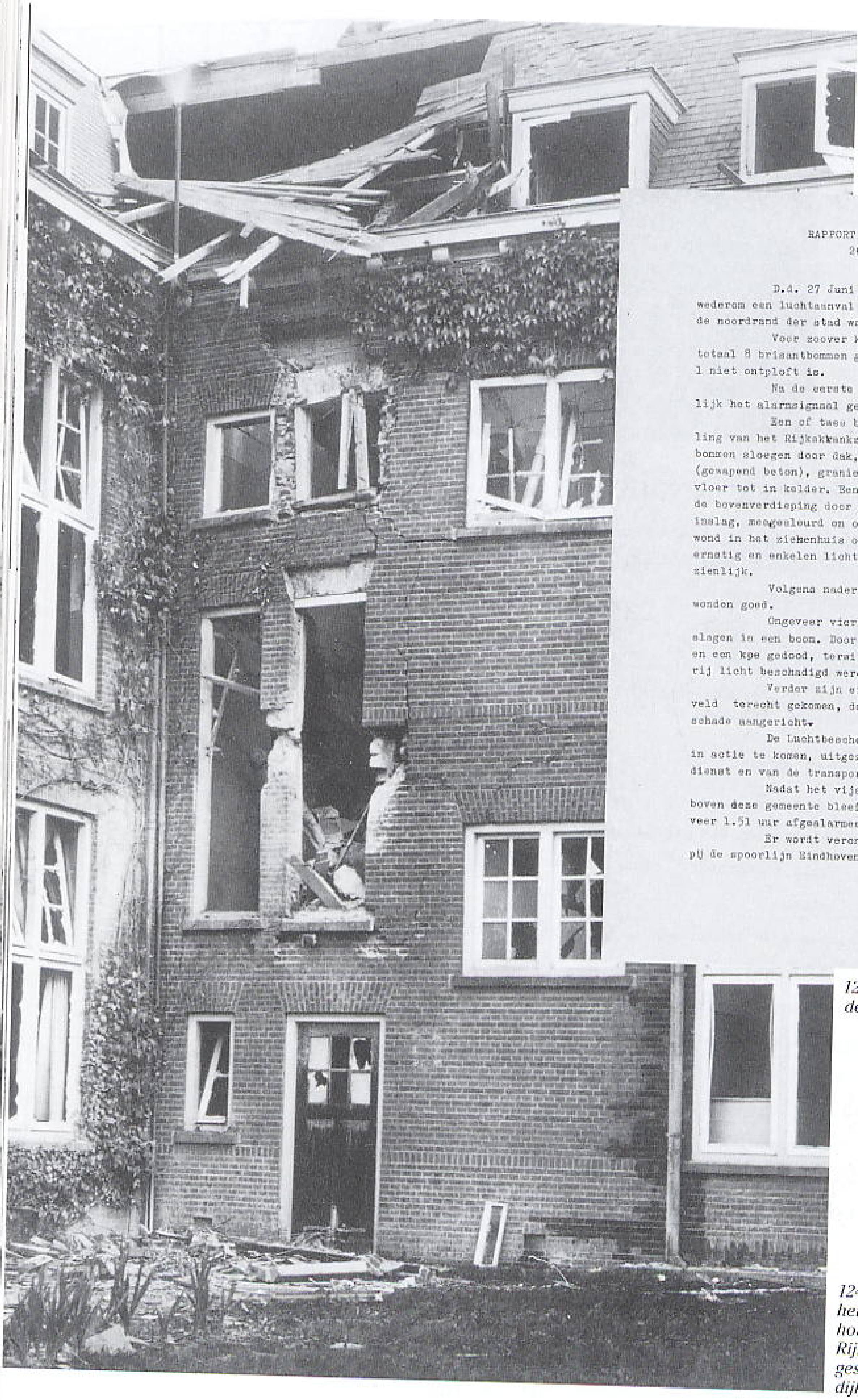
De Luchtbeschermingshulpdiensten behoefden
in actie te komen, uitgezonderd enkele leden van den
dienst en van de transportcolonne.

Nadat het vijandelijk vliegtuig, dat nog eenige
boven deze gemeente bleef rondvliegen, verdwenen was,
veer 1.51 uur afgealarmeerd.

Er wordt verondersteld dat deze aanval bedoeld
pij de spoorlijn Eindhoven - Boxtel.

HLBD.

123. Het rapport van de L.B.D.



124. De bominslag op het gebouw van de huishoudafdeling van het Rijkskrankzinnigengesticht aan de Boschdijk.

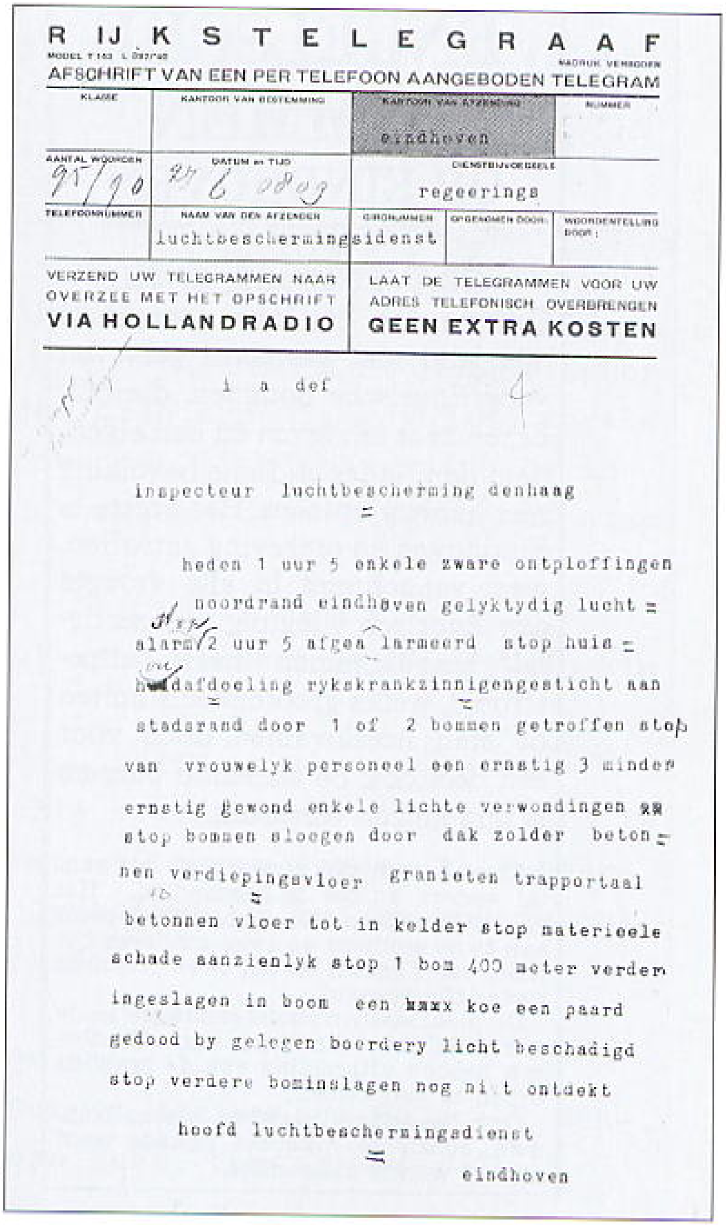
125. Voor de ingang van het gesticht was in de tuin een groot rode kruis aangelegd tegen luchtaanvallen

Bommen op Rijkskrankzinnigengesticht 26/27-6-1940

Uit het dagboek van hr G. Oom

Donderdag 27 juni 1940

Pats, een ontzettende slag doet ons plotseling rechtop in bed zitten. Pats-pats-pats-pats 5 bommen slaan met enkele seconden tusschen ruimte in, en barsten uit elkander. Onmiddellijk begint de sirene te loeien. Luchtalarm! Ijlings springen we ons bed uit en kleeden we ons aan. Dit was vlak bij. Zouden de Philips fabrieken gebombardeerd zijn? Buiten is het zwart donker. Boven de stad hangen enkele lichtkogels. Hoog door de lucht snorren honderden vliegtuigen, onzichtbaar, maar met des te meer leven. Het lijkt wel een luchttorendienst met zoo'n regelmaat trekken elke nacht de Engelschen over. Wilschut en Koning zijn ook een buiten. We verdiepen ons in allerlei toepassingen, totdat het koud wordt. Mimi zit angstig op de trap. We gaan maar weer naar bed. In het donker gooi ik de po om, dat ontbreekt er nog maar aan. Daar gaat het signaal "alles veilig". Als en een poosje geslapen hebben worden we weer wakker gedonderd. Nu is het een hevig onweer wat voorbij trekt. 's Morgens hoor ik dat de bommen bestemd waren voor de kazerne, maar dat de piloot zich vergist moet hebben met het Krankzinnigengesticht. Op één der bijgebouwen is een bom gevallen, 2 gewonden.



RIJKSTELEGRAAF
MODEL T 143 L 032/40
AFSCHRIFT VAN EEN PER TELEFOON AANGEBODEN TELEGRAM
NADRUK VERBODEN

KLASSE | KANTOOR VAN BESTEMMING | KANTOOR VAN AFZENDING: eindhoven | NUMMER
AANTAL WOORDEN: 95/90 | DATUM en TIJD: 27 6 0809 | DIENSTBIJVOEGSELS: regeerings
TELEFOONNUMMER | NAAM VAN DEN AFZENDER: luchtbeschermingsidenst | GIROMAMMER | OPGENOMEN DOOR: | WOORDENTELLING DOOR:

VERZEND UW TELEGRAMMEN NAAR OVERZEE MET HET OPSCHRIFT VIA HOLLANDRADIO
LAAT DE TELEGRAMMEN VOOR UW ADRES TELEFONISCH OVERBRENGEN GEEN EXTRA KOSTEN

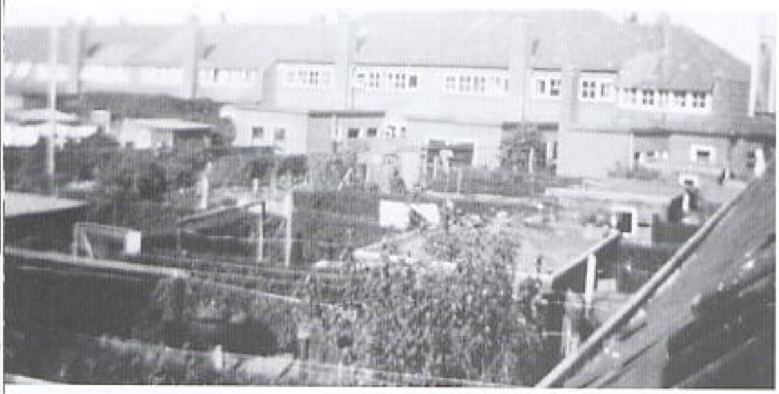
i a def

inspecteur luchtbescherming denhaag =

heden 1 uur 5 enkele zware ontploffingen noordrand eindhoven gelyktydig lucht = alarm 2 uur 5 afgealarmeerd stop huis = h[illegible]dafdeeling rykskrankzinnigengesticht aan stadsrand door 1 of 2 bommen getroffen stop van vrouwelyk personeel een ernstig 3 minder ernstig gewond enkele lichte verwondingen xx stop bommen sloegen door dak zolder beton = nen verdiepingsvloer granieten trapportaal betonnen vloer tot in kelder stop materieele schade aanzienlyk stop 1 bom 400 meter verder ingeslagen in boom een xxxx koe een paard gedood by gelegen boerdery licht beschadigd stop verdere bominslagen nog niet ontdekt

hoofd luchtbeschermingsdienst = eindhoven

126. Per telegram werd alles nauwkeurig gemeld aan de Inspectie L.B.D. in Den Haag.



127. 29 juli 1940 vielen er weer bommen op Woensel. De nacht was bezig maandag te worden en de klok bleef op 0.20 stil staan.

128. Een schets van de omgeving.

Bommen op de Bakkerstraat e.o. 29-7-1940

ENGELSCHE BOMMEN OP EINDHOVEN

's-GRAVENHAGE, 29 Juli. — Ook in den afgeloopen nacht is ons land niet gespaard gebleven voor Engelsche bommen, die ook dezen keer het leven en den eigendom der Nederlandsche bevolking niet hebben ontzien. Het ergste is Eindhoven en omgeving getroffen, waar vanochtend in alle vroegte een Engelsch vliegtuig een zestigtal brandbommen heeft uitgestrooid, welke grootendeels buiten de stad neerkwamen, doch voor een deel ook de slapende burgers in hun huizen verrasten.

Twee huizen zijn verwoest en een aantal andere huizen is beschadigd. Het valt te betreuren, dat dit bombardement aan twee vrouwen en twee kinderen het leven heeft gekost en dat twee personen zwaar zijn gewond.

De luchtbeschermingsbrandweer en de gemeentelijke brandweer van Eindhoven hebben uitbreiding van de branden weten te voorkomen.

Ook op andere plaatsen vielen bommen, zooals te Alkmaar. Schade werd niet of weinig aangericht.

129. Bij de Geus in de Bakkerstraat wordt de schade hersteld en kennelijk moest ook nog het stof uit de kleding.

130. Op Slagerstraat 10 liet mevrouw Van Gent het leven. Slachtoffers uit de Bakkerstraat waren: mevrouw Damme en haar zoons Gerrit (11) en Henk (8).

Bilder
F/BD
3706
oeht
den
den
1.
2.
3.
Hele
kers
131. R

29 Juli 1940

Bilderdijklaan 8
P/BD
3706

Aan den Heer Burgemeester

te

<u>E I N D H O V E N</u>

Met referte aan mijn telefonische mededeelingen van heden-ochtend laat ik hieronder volgen de telegrammen die ik betreffende den bomaanval van hedennacht aan de Inspectie ~~xxx~~ in den Haag in den loop van den nacht nog heb laten toekomen.

1. "Inspectie Luchtbescherming Heerengracht den Haag
"luchtaanval noordelijk deel Eindhoven 0.21 alarm 0.39 lucht
"gevaar geeindigd stop brisantbom vermoedelijk in veld bij
"Bakkerstraat Pastoriestraat met brandbommen stop door scher
"ven en brandbommen drie dooden drie ernstig gewonden enkele
"lichtgewonden stop drie brandbommen lichte brandschade in
"twee woningen stop beginnende branden direct gebluscht stop
"veel glas en dakschade

H LBD".

2. "Referte vorig telegram totaal vier dooden te weten twee kin
"deren twee vrouwen

HLBD".

3. "Referte vorige telegrammen alle brandbommen uitgezonderd tw
"in open veld stop brisantbommen 50 meter verder in achter-
"tuinen stop door scherven en luchtdruk 24 huizen schade ook
"aan meubilair vele huizen glas schade

HLBD".

De namen der slachtoffers zijn
Helena van Damme en haar zoontjes Gerrit Adriaan en Hendrik, Bakkerstraat 8 en de echtgenoote van van Gent, Slagerstraat 10.

131. Rapport aan de burgemeester van Eindhoven.

Vliegtuig op trein 10-09-1940

132. Per telegram werd alles weer gerapporteerd aan Inspectie L.B.D. in Den Haag.

RIJKSTELEGRAAF

MODEL T149 L 25/38 — NADRUK VERBODEN

AFSCHRIFT VAN EEN PER TELEFOON AANGEBODEN TELEGRAM

KLASSE	KANTOOR VAN BESTEMMING		KANTOOR VAN AFZENDING	NUMMER
S	[illegible]		Eindhoven	50 [illegible]
AANTAL WOORDEN	DAG	UUR en MIN.	DIENSTBIJVOEGSELS	
56	10/9	1010	Regerings	
TELEFOONNUMMER	NAAM VAN DEN AFZENDER		GIRONUMMER / OPGEGEVEN DOOR	WOORDENTELLING DOOR:
7145	luchtbescherming hoofdpost		[illegible]	

VERZEND UW TELEGRAMMEN NAAR OVERZEE MET HET OPSCHRIFT VIA HOLLANDRADIO

LAAT DE TELEGRAMMEN VOOR UW ADRES TELEFONISCH OVERBRENGEN GEEN EXTRA KOSTEN

Inspectie luchtbescherming heerengracht 23 DenHaag.
derde bericht luchtaanval stop instede 1 7 wagons ontspoord en 2 in brand geraakt stop vliegtuig grotendeels verbrand luchtbeschermings en eindhovense brandweer assisteert evenals geneeskundige dienst die 3 doden uit vliegtuig geborgen heeft brand wagons vliegtuig gebluscht stop op vliegveld eindhovense brandweer assisteerde bij brand in loodsen welke eveneens gebluscht stop. Hoofdluchtbescherming, district Eindhoven

Bommen bij Eindhoven

(Van onzen correspondent.)

's-GRAVENHAGE, 10 Sept. — De Engelsche vliegers hebben in den afgeloopen nacht weder gepoogd verschillende plaatsen in ons land met bommen te bestoken. Vooral tegen Eindhoven bleek een onderneming op vrij groote schaal te zijn opgezet. De vliegers zijn echter in hun opzet niet geslaagd en de meeste bommen zijn in de omgeving van deze fabrieksstad terechtgekomen. Wel is een spoorlijn beschadigd, doch niet ernstig en spoedig herstel zal mogelijk zijn.

Verder is een groot aantal bommen neergegooid bij Roodhuis in Friesland, waar een boerderij zwaar is beschadigd, terwijl de andere bommen ook hier in het vrije veld terechtkwamen.

Slachtoffers zijn in beide gevallen niet te betreuren.

133. Berichtgeving in de pers. De Duitse invloed is al voelbaar.

134. De villa "Roucouleur" naast "Mariaoord" in Vught. Vanaf september 1940 het hoofdbureau voor de Beauftragten in Noord-Brabant. (Foto: Gemeentearchief Vught).

Bommen op hoek Hemelrijken-Schoolstraat 14/15-11-1940

19 November 1940.

Bilderdijklaan 8.

F/WD.

4/954

2 Büchlein und einige
Bilder.

Herrn Stabsoffizier beim Beauftragten des Reichscommissars.,
Roucouleur,
V U G H T. (N.B.)

Unter Bezugnahme auf meinem Versprechen des 15.Novembers 1940, beehre ich mich Ihnen beiliegend eine Serie Aufnahmen vom Bombeneinsdlag in Eindhoven, Hemelrijken/Schoolstraat am 14.November, an zu bieten

Fals Sie noch mehere Exemplåre dieser Aufnahmen wünschen, erbitte ich mich Ihre Nachtricht, wieviel und welche Bilder Sie noch haben wollen, in welchem Falle ich mich beeile werde Sie diese Aufnahmen zu übersenden.

Diese Gelegenheit benutze ich gerne Ihnen anbei höfflichst zu zu schicken, zwei Büchlein betreffs:"Die Organisation des Luftschutzdienstes in Eindhoven".

Hochachtungsvoll

Luftschutzdienst Eindhoven,

J.L.R.Fleischeuer
Direktor.

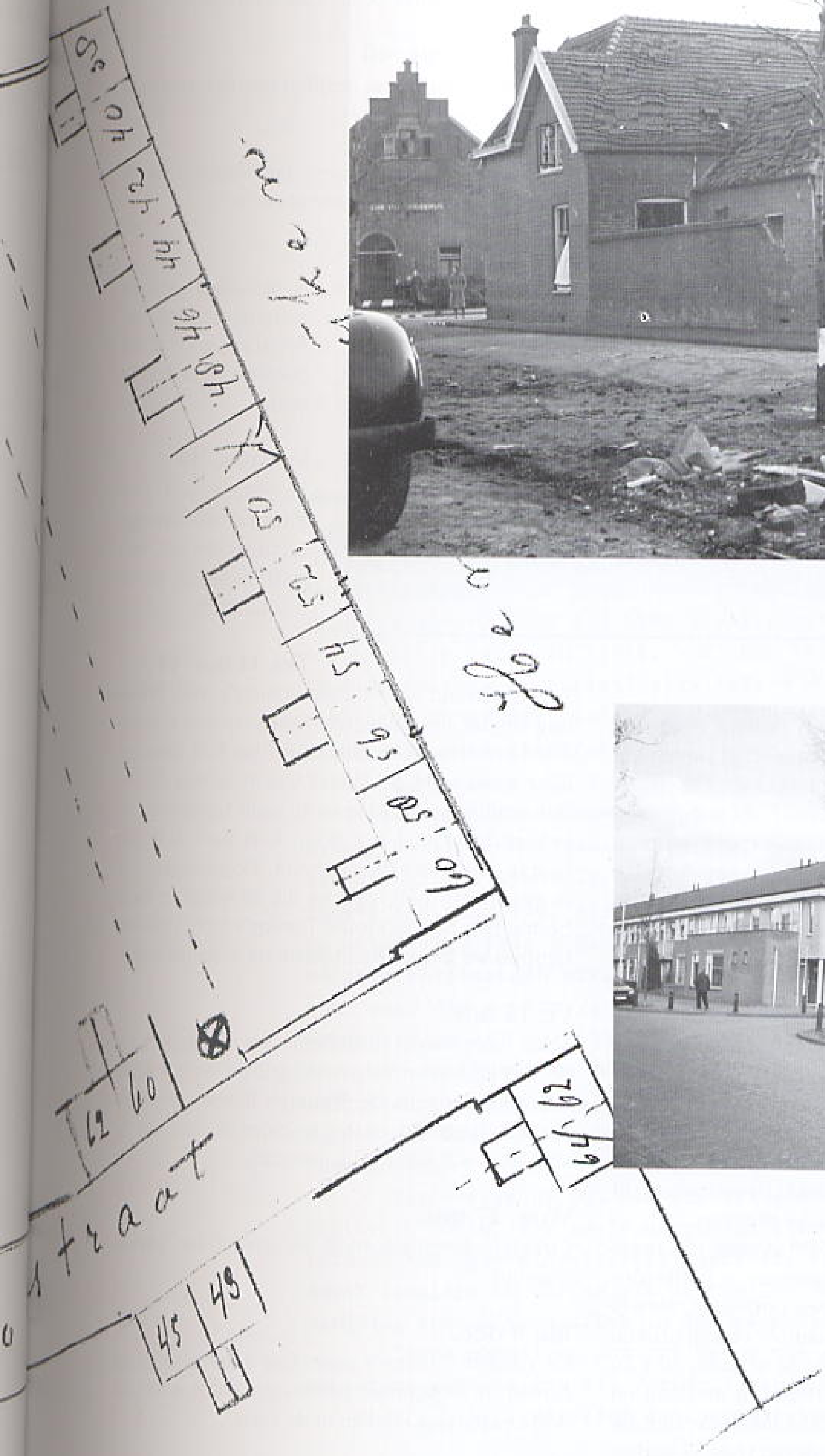
135. Een bericht over het zenden van foto's naar Vught.

136. Het vernielde pand hoek Hemelrijken-Schoolstraat.

137. Bommen, waarschijnlijk Duitse, gevallen op de Hemelrijken. Overzicht van de schade. Derde van links de hr. Donker van de Luchtbescherming, vijfde en zesde van links resp. hoofdcommisaris Brinkman van de Eindhovense gemeentepolitie en burgemeester Verdijk. Geheel rechts de hr. Knabben van de Luchtbescherming.

138. De schade aan de overzijde van de Schoolstraat.

139. De auteur maakte een opname van deze omgeving in 2002. Alleen de school met de trapgevel is nog te herkennen.

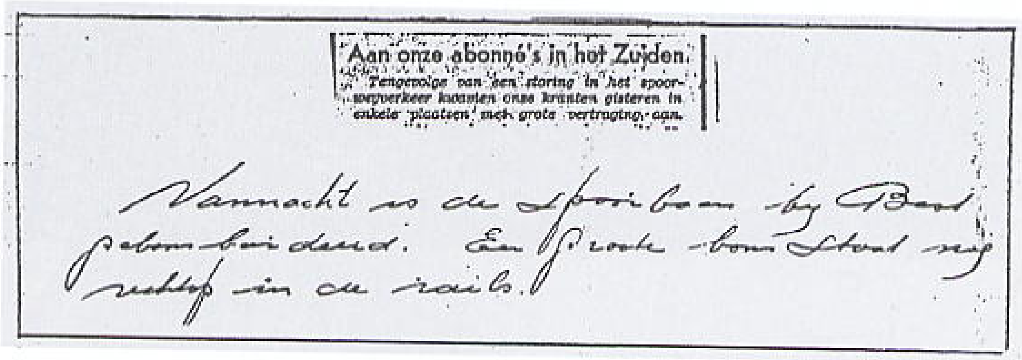


140. Een situatietekening, met de plaats van de bominslag.

Uit het dagboek van Hr. G. Oom

Donderdag 10 sept. '40

Een felle lichtflits, gevolgd door een ontzettend gekraak doet ons uit bed springen. Vanuit het slaapkamerraam zie ik in richting vliegveld een enorme fel roze vingerhoed omhoog stijgen. Weer volgen een serie bomontploffingen. De luchtalarmsirenes loeien over de stad, in de verte wordt geschoten
Mimi heeft zich intussen aangekleed. En zit met de koffers klaar, onderaan op de trap, terwijl ik weer naar bed ga. Na een poos gaat het signaal, alles veilig. Nauwelijks is dit afgelopen of een tweede ontzettende knal gepaard aan een helle vuurgloed die over de huizen oplicht doet ons weer opschrikken. En jawel, weer stijgt boven het vliegveld een enorme vuurzuil op.
Het geheel heeft zich ongeveer als volgt afgespeeld. Twee Duitse bommenwerpers werden vanuit Engeland achtervolgd door een Engelse luchtkruiser, zonder dat zij dit bemerkten. Bij het vliegveld gekomen, gooide de Duitser lichtkogels uit. De landingslichten floepten aan... De Engelsman zet z'n motor af, duikt in een glijvlucht omlaag, gooit één bom op de juist gelande machine. De tweede bom valt midden op een hangar waarin 27 bommenwerpers met hun last klaar stonden om naar Engeland te vertrekken. Dit was de eerste explosie. Bij het schijnsel van deze gloed, gooit onze Engelsman een tijdbom, vlakbij een munitieopslagplaats. Deze sprong uit elkaar juist toen alles veilig was gegeven.
Resultaat! Minstens 200 à 300 doden die opgestapeld liggen in de grote betonnen schuilkelder. 20 Eindhovense artsen werden ontboden, terwijl van 5 tot 11 de Rode Kruis auto's onafgebroken heen en weer snelden. Materiele schade. 30 à 50 machines vernield, munitie depot in de lucht en tot slot vliegt de tweede Duitse machine zich bij Best te pletter tegen een goederen trein, 3 doden, 8 wagons kapot.


Aan onze abonné's in het Zuiden.
Tengevolge van een storing in het spoorwegverkeer kwamen onze kranten gisteren in enkele plaatsen met grote vertraging aan.

Vannacht is de spoorbaan bij Best gebombardeerd. Een grote bom stond nog rechtop in de rails.

141. Uit het dagboek van dhr. G. Oom.

En nu een staaltje van objectieve berichtgeving van de Eindhovense Courant. Toch is dit wel de moeite waard want nu weet men eens en vooral wat een dergelijke berichtgeving waard is.

Za/zo 15 sept. '40

's nachts ± 2 uur bom ontploft daarna luchtalarm.

Zo 20 oct. '40

Een Tommy cirkelt boven het vliegveld en de afweerkanonnen bulderen geducht.

Wo 6 nov. '40

Drie-vier bommen ontploffen plotseling met doffe explosies gevolgd door scherpe knallen van het afweergeschut dat doelloos in de ruimte schiet.

Vr 8 nov. '40

Er vliegen weer Tommy's en het afweergeschut schiet en veel naar beneden, granaten natuurlijk

Do. 14 nov '40

Tegen een uur of 9 komen Tommy's over. Plotseling begint het afweergeschut verwoed te schieten. Ontzettende knallen doen het huis dreunen, daar tussen het geklikklak van de mitrailleur die hun grillige vuurlijnen in de lucht tekenen. In de Schoolstraat viel een bom. Juist toen daar een Duitse jager overheen kwam. Ooggetuigen, die ik gesproken heb, zweren dat dit vliegtuig deze bom uitwierp. Die stoute Tommy's toch. Intussen hebben we 2 maal luchtalarm tot 's nachts half 1.

Vr. 15 nov.

Maar luchtafweer drijft hem weer naar huis. Voor de ramen boven volg ik de grillige lijnen van de mitrailleurkogels. De Tommy's hebben een lichtkogel uitgegooid en nu trachten ze hem uit te schieten, wat natuurlijk niet lukt.

Woe. 27 nov.

Cirkelen Tommy's rond en dreunt het afweergeschut.

Ma 9 dec.

Er vliegen Tommy's over. Een lichtfakkel hangt boven de Boschdijk. Afweergeschut dondert en doffe explosies klinken in de verte.

Blindganger Aalsterweg

20. Januar 1941.

C/W1
104.

Herrn Stabsoffizier beim Beauftragten des Reichskommissars in der Provinz Noord-Brabant

Herrn Major Wolck

"Roucouleur"

VUGHT

Hochverehrter Herr Major,

Hiermit erlaube ich mir mich mit folgender Bitte an Sie zu wenden.

Der am 21.Dezember 1940 hinter der Wohnung des Herren Dr.Van Wely, Aalsterweg 295, Eindhoven, eingeschlagene Blindgänger ist während den letzten Tagen von Herrn Hauptmann der niederländischen Wehrmacht Bijlaardt an die Oberfläche gebracht und unschädlich gemacht worden. Es stellte sich heraus, dass der Blindgänger eine ganz normale englische Fliegerbombe von 250 Kilo war, jedoch die Stabilisierungsflächen vor dem Einschlag schon verloren hatte, und dass bei der Fabrikation die Zündvorrichtung inkomplett abgeliefert war. Es fehlte ein wichtiger Unterteil, sodass glücklicherweise beim Einschlag keine Explosion stattfand.

Weil jetzt auf Vorschrift der Luftschutzbehörden in 's Gravenhage in Zusammenarbeit mit den deutschen Autoritäten eine gründliche Reorganisation der verschiedenen Luftschutzdienste in den Niederlanden vorgenommen wird, wobei der Selbstschutz ein sehr viel wichtigeres Anteil zugewiesen wird, ist es notwendig, dass u.M. die hiesige Bevölkerung von jetzt an mittels Vorlesungen wird unterrichtet mit Luftschutzsachen noch mehr wie vorhin vertraut gemacht wird. Bei dieser neuen Organisation ist es meiner Meinung nach von höchster Wert, wenn wir das Publikum aus eigener Anschauung weitgehenst aufklären könnten. Dabei würde ein Sammlung Lehrmittel, Abbildungen und Beispiele eine nicht zu unterschätzende Rolle spielen können.

Darum erlaube ich mir die Bitte die oben erwähnte abmontierte Bombe, die heute Morgen an die Hauptamtstelle der Luftschutzdienst eingeliefert wurde für diesen dienstlichen Zweck behalten zu dürfen als wertvolles Beispiel bei der Behandlung von Luftangriffen in den genannten Vorlesungen u.s.w.

Ihrer günstigen Antwort gerne und mit Interesse entgegensehend zeichne ich mit vorzüglicher Hochachtung,

Direktor des Luftschutzdienstes Eindhoven

J.L.R.Fleischeuer.

142. Een verzoek aan Vught om een gedemonteerde bom te mogen gebruiken voor onderricht.

Eindhovensche Luchtbeschermings-Organisatie

SECTIE
WIJK
ONDERWERP:
BIJLAGEN:

EINDHOVEN, 5/3 1941

AAN Hoofd. L.B.D. Eindhoven.

Rapport betreffende alarmtoestant 3/4 1941

23.00 Ik bevond mij op het open terrein, Mignot, aan de parklaan omstreeks voornoemden tijd. Uit Zuid-Oostelijke richting kwam een vliegtuig met rood licht hetwelk in Noord-Westelijke richting verdween.
Na verloop van eenige minuten hoorde ik een gierend geluid en zag in Zuid-Westelijke richting een sterk lichtschijnsel

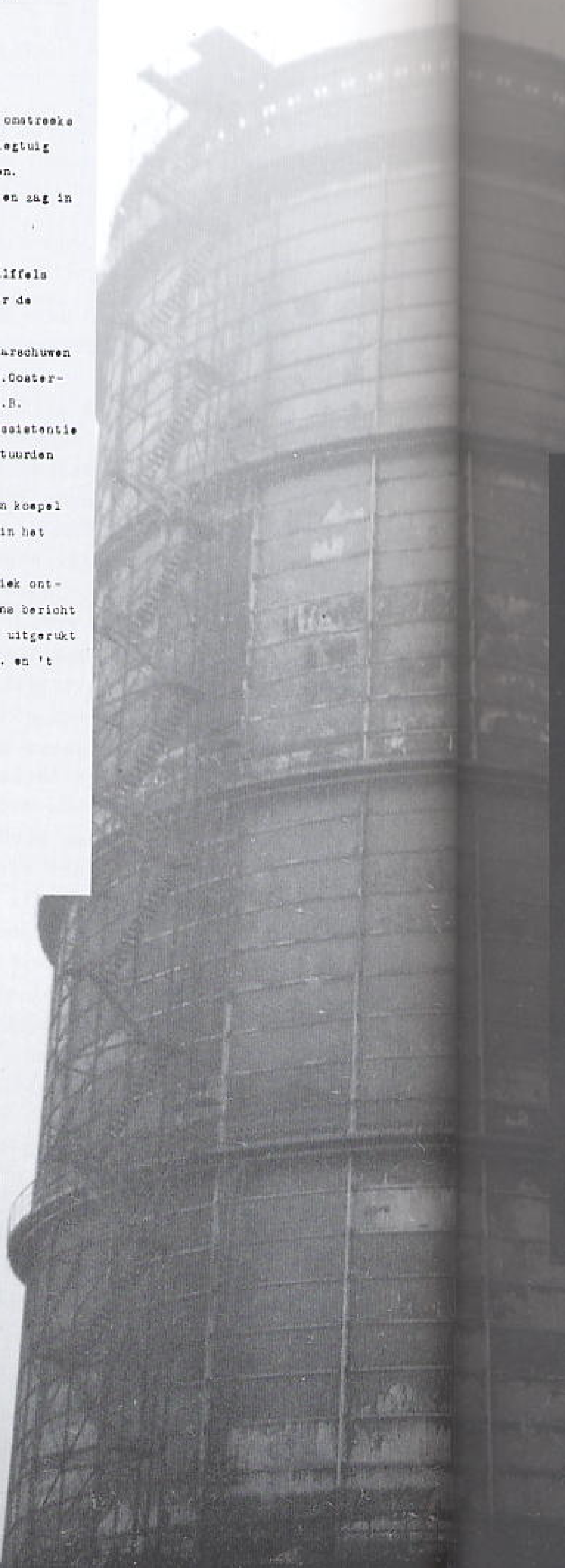
23.08 Direct hierop werd het signaal ,, luchtalarm ,, gegeven.

23,10 Op dezen tijd kwam ik op den S.P. en heb direct O.D.N. Schaffels met eenige waakdienstmenschen uitgezonden, ter conteole waar de inslag had plaats gehad.

23.20 O.D.N. Schaffels meldt,, Brand gastoren ,, De omwonenden waarschuwen dat zij uit hun huizen moeten vertrekken, afgegeven door Ir.Oosterholt.Tegelijk kwam een gelijkluidend bericht binnen van H.L.B.

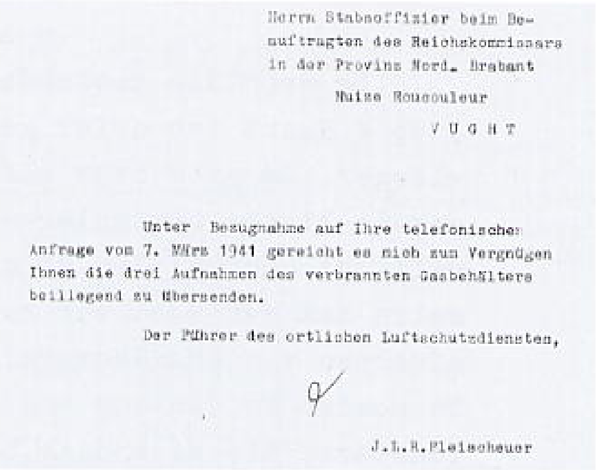
23,22 W.D. uitgezonden ter uitvoering van bovengenoemde order. Assistentie gevraagd aan T.1 en T.2 die direct de benoodigde krachten stuurden Vervolgens heb ik me naar de ongevalsplaats begeven.
In den gashouder waren alleen lichtschijnsels te zien in den koepel Ik heb me in verbinding gesteld met Ir.Oosterholt die zich in het ter plaatsche staande portiershokje bevond.
Hij gaf mij order zorg te dragen,dat de strook rond de fabriek ontruimd werd en de bewoners niet terug te laten keeren alvorens bericht van hem was ontvangen.Ik heb toen den W.D. die hiervoor was uitgerukt gecontroleerd en de bewoners onder laten brengen in den S.P. en 't

143. Rapportage.



144. De uitgebrande gashouder in Tongelre.

145. Het hoofd van de L.B.D. te Eindhoven stuurde op 10 maart 3 foto's naar een Duitse stafofficier in "Huize Roucouleur", te Vught waar de Rijkscommissaris voor de Provincie Noord-Brabant gevestigd was.



Herrn Stabsoffizier beim Beauftragten des Reichskommissars in der Provinz Nord. Brabant

Huize Roucouleur

V U G H T

Unter Bezugnahme auf Ihre telefonischen Anfrage vom 7. März 1941 gereicht es mich zum Vergnügen Ihnen die drei Aufnahmen des verbrannten Gasbehälters beiliegend zu übersenden.

Der Führer des ortlichen Luftschutzdienstes,

J.L.R.Fleischeuer

Bommen op gasketel Tongelre 3/4 3/1941

146. In de nacht van 3 op 4 maart 1941 werd tijdens een luchtaanval de hoge gashouder getroffen. Er ontstond een brand. Directeur ir. C.J. Oosterholt gaf toen opdracht gas te laten ontsnappen om een explosie van de gasketel te voorkomen.,

147. Het verslag

Zo begon het

GASHOUDER TE EINDHOVEN SLACHTOFFER
VAN LUCHTAANVAL

-o-o-o-

De grootste gashouder van Nederland is in den nacht van 3 op 4 Maart ten offer gevallen aan een aanval van een Engels vlieger. Om even over elf uur weerklonken snel achter elkaar enkele lichte bominslagen in de onmiddelijke omgeving van(en wellicht ook òp) den 84 m hoogen gashouder. Felle vuurverschij selen aan den voet van het groote gevaarte wezen ook op het afwerpen van brandbommen. Enkele minuten later bleek ook vuur te woeden in den top van den gashouder. Men zag de tallooze vensters, die zich daar bevinden, van binnen fel verlicht. De gashouder was met ongeveer 60.000 m^3 gas gevuld, zoodat de drukschijf zich hoog in den toren bevond.

Behalve dat er middelerwijl in de omgeving in enkele opslagplaatsen kleine branden ontstonden, die in weinige minuten gebluscht werden, gebeurde er een tijdlang eigenlijk niets. Toch dreigde er groot gevaar voor de stad voor het geval de gasvulling van den houder tot explosie zou komen Met het oog daarop werden althans alle woningen in een straal van 200 m ontruimd. Tegen half een scheen het, alsof de brand in den gashouder boven op de drukschijf gedoofd was, doch plotseling, om precies half één werd den bollen top met middenkoepel van het gevaarte als bij tooverslag in vollen vuurgloed gezet en volgde een ontbranding van den geheelen gasvoorraad, hetgeen vergezeld ging met een vreemd loeiend dof geluid. Een werkelijke explosie was het niet en gelukkig maar! Anders zou de catastrophe voor de stad niet te overzien zijn geweest. In zéér korten tijd was de geheele gashouder, die aan eene zijde roodgloeiend stond, uitgebrånd. Een wonder mag het heeten, dat op het emplacement door luchtdrukverschijnselen slechts twee gewonden gevallen zijn, waarvan een een hersenschudding opliep.

De stadsbrandweer evenals groot materieel van de Duitsche Weermacht was ter plaatse, doch voorkomen van de plotselinge brand was uitgesloten.

In het ondergedælte van den gashouder, dat als opslagplaats dienst deed, bevond zich een groote hoeveelheid geconserveerde groente bestemd voor de Centrale keukens, welke groente door de brand geheel teloor ging.

In de omgeving van den gashouder vielen nog meer brand-en enkele brisantbommen, die ten deele niet tot ontploffing kwamen. Eén huis werd zwaar gehavend, terwijl hier en daar straten opgewoeld werden.

Bomexplosie Spoorlijn 29-4-1941

Franz Popp,	Gefr.	11.12.04 -	29.4.41.
Franz Donicht,	Gefr.	15.7.05 -	29.4.41.
Hermann Krueger,	Gefr.	15.6.03 -	29.4.41.
Alois Spatz,	Gefr.	22.1.02 -	29.4.41.
Otto Ziehm,	Gefr.	27.11.05 -	29.4.41.
Paul Russ,	Gefr.	10.7.05 -	29.4.41.
Herman Han. en,	Uffz.	23.1.17 -	29.4.41.
Karl Hinzpeter,	Uffz.	2.9.99 -	29.4.41.
Karl Schmidt,	Gefr.	12.3.03 -	29.4.41.
Franz Nass,	Gefr.	26.9.05 -	29.4.41.

148. Ned. slachtoffer N.S. personeel; Hr. H. van Beusekom, 10-5-05 en de lijst van de Duitse slachtoffers bij de explosie

149. De brief van hoofd L.B.D. Eindhoven aan Vught.

den 30. April 1941

F/Wi
770

Polizeioffizier beim Beauftragten
des Reichskommissars

Haus Roucouleur

<u>V U G H T</u>

6

Hiermit habe ich die Ehre meine gestrige Mitteilung zu bestätigen, dass die Bombe mit Langzeitzünder, die am 21.d. M. auf die Eisenbahn Eindhoven-Best abgeworfen war, nachdem sie ausgegraben war um 18.30 Uhr explodiert ist.

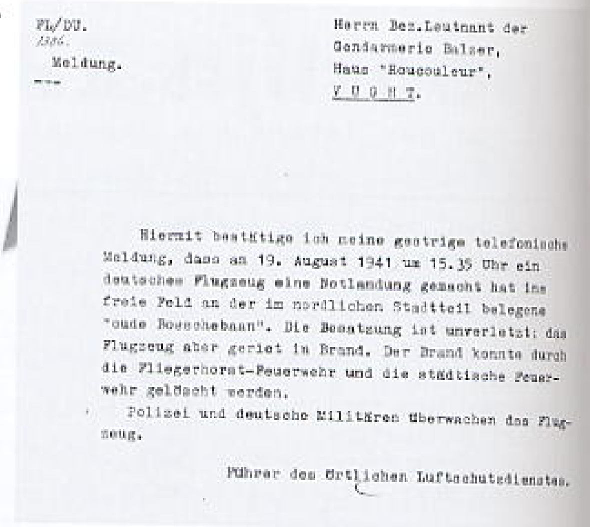
Ein Beamter der holländischen Staatseisenbahn und vermutlich 8 deutsche Militäre vom Flugplatz wurden getötet.

Der Führer des örtlichen Luftschutzdienstes

J.L.R.Fleischeuer.

Noodlanding Oude Baan

150.



FL/DU.
1386.
Meldung.

Herrn Bez.Leutnant der
Gendarmerie Balzer,
Haus "Houcouleur",
V U G H T.

Hiermit bestätige ich meine gestrige telefonische Meldung, dass am 19. August 1941 um 15.35 Uhr ein deutsches Flugzeug eine Notlandung gemacht hat ins freie Feld an der im nördlichen Stadtteil belegene "oude Bosschebaan". Die Besatzung ist unverletzt; das Flugzeug aber geriet in Brand. Der Brand konnte durch die Fliegerhorst-Feuerwehr und die städtische Feuerwehr gelöscht werden.

Polizei und deutsche Militären überwachen das Flugzeug.

Führer des örtlichen Luftschutzdienstes.

151. De vermoedelijke wrakstukken van het Duitse vliegtuig aan de Oude Bossche Baan.

152. De Fam. Verboom uit Eindhoven op het wrakstuk, waarschijnlijk een M.E.-110.

153. Er werd op verschillende plaatsen kachelhout verkocht. Hier op een locatie nabij de Beukenlaan in Strijp.

154. Collectief bonen plukken en verzamelen was een onderdeel van de voedselvoorziening.

Eindhoven in oorlogstijd

155. Hier staan de mensen in de rij bij de winkel van Lamers v. Rooy op de Demer. Alles werd soms aangevoerd per bakfiets (zie links).

156. Op het Begijnenhof was het voor de Duitse Wehrmacht verboden.

157. Een stadsbus van Eindhoven met een houtgenerator er achteraan. Hier voor het postkantoor.

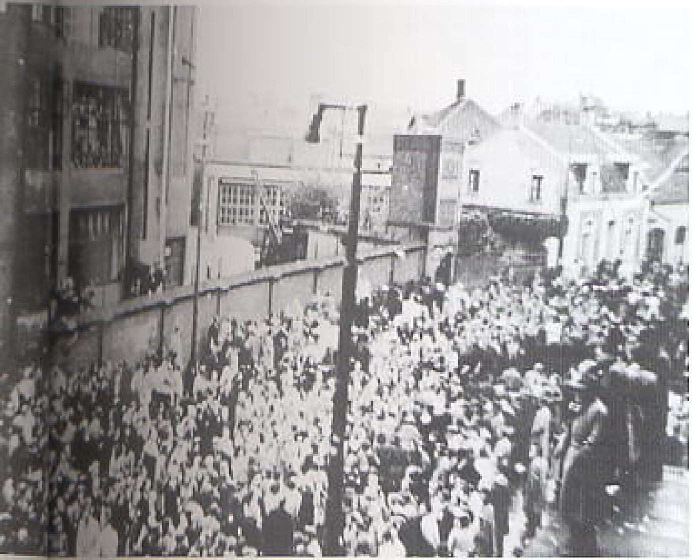
158. Ook op de hoek Lijmbeekstraat/Eindje was het verboden voor Duitse soldaten.

Philips in oorlogstijd
23-5-1941 50-Jarig Jubileum

Wanneer op 23 mei 1941 in New York een sobere samenkomst het 50-jarig bestaan van de onderneming wordt herdacht, is Frits Philips in Eindhoven het middelpunt van een spontaan defilé. Hoewel de directie en ook de inmiddels 82-jarige Gerard Philips in de gegeven omstandigheden hebben willen afzien van een viering, demonstreert het personeel op een niet mis te verstane manier zijn gezindheid.

Hr F.J. (Frits) Philips vertelt in zijn memoires

Met de jubileumdag in zicht was het voor ons een uitgemaakte zaak, dat wij dr. Ir. G.L.F. Philips als oprichter van de Philips Gloeilampenfabrieken daarin zouden betrekken. In Den Haag had ik een mooie zilveren beker kunnen kopen, deze werd van een passende inscriptie voorzien en kort voor de datum ben ik in gezelschap van ir. Lokker naar Den Haag gegaan om de stichter van het concern onze huldeblijk aan te bieden. Hij was er zeer mee in zijn nopjes. In zijn flat hebben wij een kopje surrogaatkoffie gedronken, nog wat



159. De feestende massa op de Emmasingel. Links de voet van de Philipslichttoren. Rechts nog het "eilandje" met huizen waarbij o.a. café "De Tramhalte".

gepraat over dat jubileum "waarvan alweer niets zou worden gemaakt", (in het crisisjaar 1931 was er van een jubileumfeest weinig gekomen), en zijn terug naar Eindhoven gegaan. Niets kon mij die dag laten vermoeden, dat nauwelijks acht maanden later oom Gerard en tante Joh slechts enkele dagen na elkaar zouden overlijden. Die meidag waren zij nog volkomen gezond en het verbaasde mij, hoe helder van geest beiden ondanks hun ruim 80 jaren nog waren.

Jonkheer H.A.C. van Riemsdijk (zwager van Frits Philips) vertelt in zijn dagboek:

Onze president Frits zou op de morgen van de 23ste mei, in een zaaltje van het Ontspanningsgebouw, tot een staf van naaste medewerkers een woordje spreken. Dat hoort zo bij dergelijke gelegenheden. Deze herdenkingsbijeenkomst verliep eenvoudig en plechtig. Hiermee was het 50-jarig bestaan van de N.V. Philips' Gloeilampenfabrieken herdacht. Eenieder zou weer rustig aan het werk gaan, in de overtuiging dat de viering van dit jubileum plaats zou vinden zodra de pottenkijkers, de Verwalters en de Duitse bezetting, Heim ins Reich gekeerd zouden zijn.

Maar niet iedereen had eenzelfde opvatting hierover. De directie had wel verzocht en bevolen dat de 23ste mei niet gevierd zou worden, maar bij het Hollandse volk leefde nog het democratische beginsel van vrijheid van woord, vrijheid van gedachten en vrije wilsuiting. De dictators hadden met hun knoet nog weinig merkbaar succes gehad! Het was 23 mei en ons fabriek van de Lamp bestond vijftig jaar. En Moffen of geen Moffen, een jubileum is een jubileum en zoiets moet gevierd worden (vooral bij ons in Brabant!).

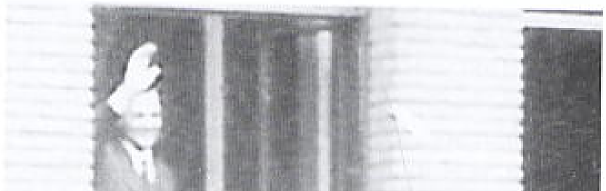
Buiten het Ontspanningsgebouw bespeurde men lawaai en rumoer... Het bleek toen dat de fabrieken waren leeggelopen, om de zoon van Anton een hulde te komen brengen. Frits stond nu voor de ingang van het Ontspanningsgebouw en daar kwam het duizendkoppige Philipsgezin in optocht aanzetten. Meisjes in hun witte montagejassen, mannen op karren, op elektrische fabriekswagentjes, glasblazers met hun ijzeren staven, allen uitgedost met oranje of rood-wit-blauwe sjerpen om, feestmutsen op, strikken in het haar. Het fabriekspersoneel had zich op de meest vindingrijke manier versierd en opgetuigd.

De menigte groeide aan. Het werd een stampij van jewelste. Maar toch was in deze schijnbare chaos

160. Philipswerknemers bij het Hoofdkantoor. Frits Philips, midden in beeld, wuift naar hen. Gekleurde papiertjes dwarrelen naar beneden.

162. Hr. F.J. (Frits) Philips spreekt de feestende werknemers toe op het "Binnenplein" op het Emmasingelcomplex.

een zekere orde, een zekere discipline te bespeuren. De mensen bleven per afdeling zoveel mogelijk bij elkaar. Bij verschillende groepen werd het portret van Anton op een stok door de vaandeldrager aan de kop van de groep meegedragen. Onafgebroken ging het spontane defilé langs het Ontspanningsgebouw voort. Roerende momenten speelden zich soms af, waarbij oudgedienden in het voorbijlopen Frits de hand schudden of hem een door het enorme gedrang reeds verlepte bos



161. Een uitvergroting van de bovenstaande foto. Hr. F.J. (Frits) Philips, wuift op de Emmasingel naar de feestende werknemers.

bloemen overhandigden. Het was een enthousiaste, het was een juichende spontane hulde, een uiting van de grootste aanhankelijkheid. Een dergelijk huldebetoon zou nimmer vantevoren op een dusdanige manier te organiseren zijn geweest.

Hr. F.J. (Frits) Philips vervolgt in zijn memoires

Die maandagochtend zette de werkweek in als elke andere. Wij verwachtten vanwege het jubi-

leum slechts een klein intermezzo, met een glas sherry, maar om negen uur rinkelde op De Laak de telefoon. Het hoofdkantoor! Ik hoorde een stem, die tegelijk angst en blijdschap weergaf: "Meneer Philips, het stroomt hier vol met bloemstukken!"

"Wat! Met bloemen?"

"Ja. Het schijnt toch bekend te zijn, dat Philips vandaag een halve eeuw bestaat. De hal staat hier al vol met de mooiste bloemstukken. Daar moet u toch even naar komen kijken".

163. Nogmaals feestende Philipswerknemers op en bij een platte wagen met paard voor het N.S. station te Eindhoven.

Naar bloemen ga je niet kijken zonder je vrouw, dus tegen tienen stond ik met mijn vrouw voor het kantoor. Bij onze binnenkomst waren wij gewoon overdonderd door de bloemenmassa, die daar prijkte. Al de firma's, waarmee wij gedurende een

halve eeuw zaken hadden gedaan, de banken, maar ook een overstelpend aantal particulieren die het aardig vonden ons te tonen dat zij in de verdrukking het feest met ons wilden meevieren, hadden gezorgd voor zo'n weelde aan bloemen in alle mogelijke soorten en variaties, dat wij alleen door de aanblik daarvan reeds ontroerd waren.

Hr. F.J. Philips en echtgenote (Sylvia) nemen vanuit het Hoofdkantoor hulde in ontvangst.

Het was nog slechts een begin. Want wat gebeurde er? Nauwelijks waren wij binnen gekomen, of er barstte van alle verdiepingen in het gebouw een luid applaus los, als niemand daar voor mogelijk zou hebben gehouden. Wij keken in de hal naar boven en zagen daar, bij de ene balustrade boven de andere, het gehele personeel van het hoofdkantoor, de stafleden, de chefs, de secretaressen, de correspondenten, de mensen van de boekhouding, allen over de leuningen hangende, honderden en nog eens honderden, die klapten en juichten in de schallende ruimte, om uitdrukking te geven, aan wat, ja aan wat? Aan gevoelens, die meer dan een jaar moesten zijn opgekropt! Op dat ogenblik, één van de allermooiste en ontroerendste in ons beider leven, proefden mijn vrouw en ik, wat daarachter leefde en klokte. Hier heerste één gedachte: "Wij zitten allen onder de bezetter, maar nu, op deze jubileumdag, kunnen wij ons even laten gaan! Want wij zijn allen Nederlanders en wij zijn allen óók Philipsmensen!"

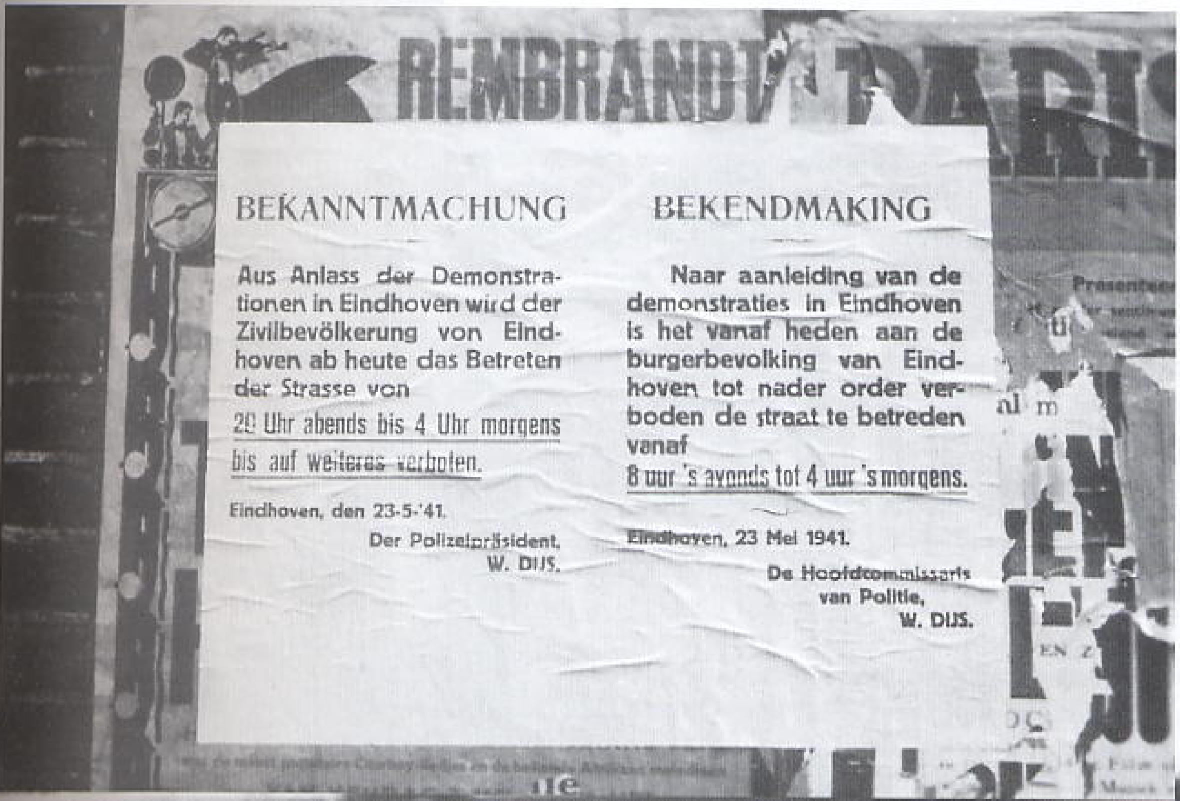
Bronnen: "45 jaar met Philips" en "Dagboek" van H.A.C. van Riemsdijk

164. Meer feestgangers bij het Philips Nat. Lab. Op het Strijpcomplex. Let op het plakband op de ruiten tegen glasscherven.

165. Werknemers van de kartonfabriek in optocht op het Strijpcomplex.

166. Nog een hossende menigte op het Strijpcomplex. Hier in de "Torenstraat". Let op schuilkelder met vele zandzakken links van de feestende werknemers.

169.
o
plaat
woo



168. De straf van de Duitse bezetter voor de burgerbevolking van Eindhoven.

169. Werknemers van de Proeffabriek op het Strijpcomplex. Op de grote plaat die ze meedragen hebben ze een woordspeling gemaakt. Locatie is bij het Nat. Lab.

Uit het dagboek van A. Hendrikx

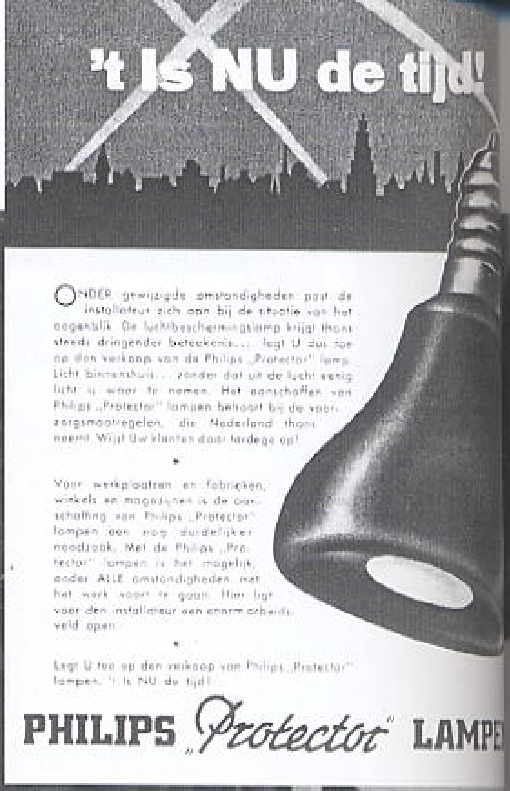
Vrijdag 23 mei. Vandaag bestaat Philips 50 jaar. Er zijn al geruchten gegaan dat we iets extra's zouden krijgen, maar het werd telkens ook tegengesproken. Om 10 uur werd bekendgemaakt dat wij een dubbel weekloon zouden krijgen. Dat was dus geweldig. De mensen raakten zowat allemaal in feeststemming. Verschillende afdelingen werden versierd en ook de mensen kregen bloemen en mutsen op. Tegen 12 uur werd bekendgemaakt dat er 's middags niet gewerkt zou worden. Om half 12 naar het hoofdkantoor gegaan, waar in de hal tientallen bloemstukken opgesteld stonden, die men ontvangen had. Het was geweldig. De mensen op het kantoor zongen dat het een lust was.

Om 12 uur naar huis en mijn vrouw blij gemaakt. Ik zou van dat dubbel weekloon een nieuw pak kopen, dat dan ook meer voor mijn verjaardag zou zijn. Om half twee met mijn zondags pak aan naar de fabriek. Gewerkt werd er niet. De mensen formeerden optochten onder elkaar, er werd gezongen en gesprongen, gedanst en gehost. De mensen waren volkomen uitgelaten. Hele groepen trokken over de afdelingen van het ene gebouw naar het andere.

Ook buiten op straat was het zeer druk. Tegen 3 uur waren zowat alle mensen in de stad. Het leek er veel op dat het vrede was. De mensen zongen vaderlandse liedjes, er werd oranje gedragen. Het leek het meest op de generale repetitie voor de grote dag van de bevrijding.

Het schijnt dat in de binnenstad tot een soort oranjedemonstratie te zijn uitgelopen. Er kwam bevel dat alle oranje mutsen en strikken verwijderd moesten worden. Om half 6 werd bekendgemaakt dat alle cafés direct gesloten moesten worden en even later kwam de bekendmaking dat tussen 8 uur 's avonds en 4 uur 's morgens zich niemand meer buiten mocht bevinden. De hulp van de Grüne Polizei werd ingeroepen en die begonnen vanaf half 7 door de straten te marcheren. Ze deden net of het hier opstand was, hoewel er toch eigenlijk niets gebeurd was.

Vanaf 8 uur reden de overvalwagens door de stad. Om half 9 waren ze ook in de buitenwijken te zien, ze namen iedereen mee die op straat was. Verscheidene honderden mensen zijn die avond opgepikt. Het politiebureau en ook een school daar in de buurt waren zowat vol. De mensen hebben van ongeveer 9 uur 's avonds tot 's mor-



170. Een reclame-affiche voor een speciale verduisteringslamp.

PHILIPS VERDUISTERINGS RIJWIELLAMPJE

Eén onzer nieuwste producten is het Phili verduisteringsrijwiellampje, (ontstaan a gevolg van de bijzondere omstandigheden waaronder wij thans leven).
Ook u zult uw rijwielverlichting moeten ver duisteren en het spreekt vanzelf, dat u hiert een Philips product aanwendt, temeer, da de toepassing hoogst eenvoudig is. U be hoeft niets anders te doen dan het normal rijwiellampje in den reflector te vervang door een Philips verduisteringslampje. Ve dere afschermmiddelen zijn overbodig, aa gezien het lampje door de betreffende Rijk instanties is goedgekeurd.
De peervormige ballon is zwart gespoten slechts op de onderste helft van de voorzij van den ballon is een lichtdoorlatend ve stertje uitgespaard. U dient slechts toe zien, dat dit venstertje zich in zuiver ho zontalen stand aan de onderzijde van de ballon bevindt.
Om het u gemakkelijk te maken, is aan d bovenzijde van den ballon het woord „top" aangebracht. U behoeft er dus slechts vo te zorgen, dat het lampje zoodanig wo ingedraaid, dat het woord „top" zich a de bovenzijde bevindt. Zoo noodig kan d fitting met het lampje worden bijgesteld. De verduisterings-rijwiellampjes zijn in de Personeelwinkel verkrijgbaar.

171. Een bericht uit de pers.

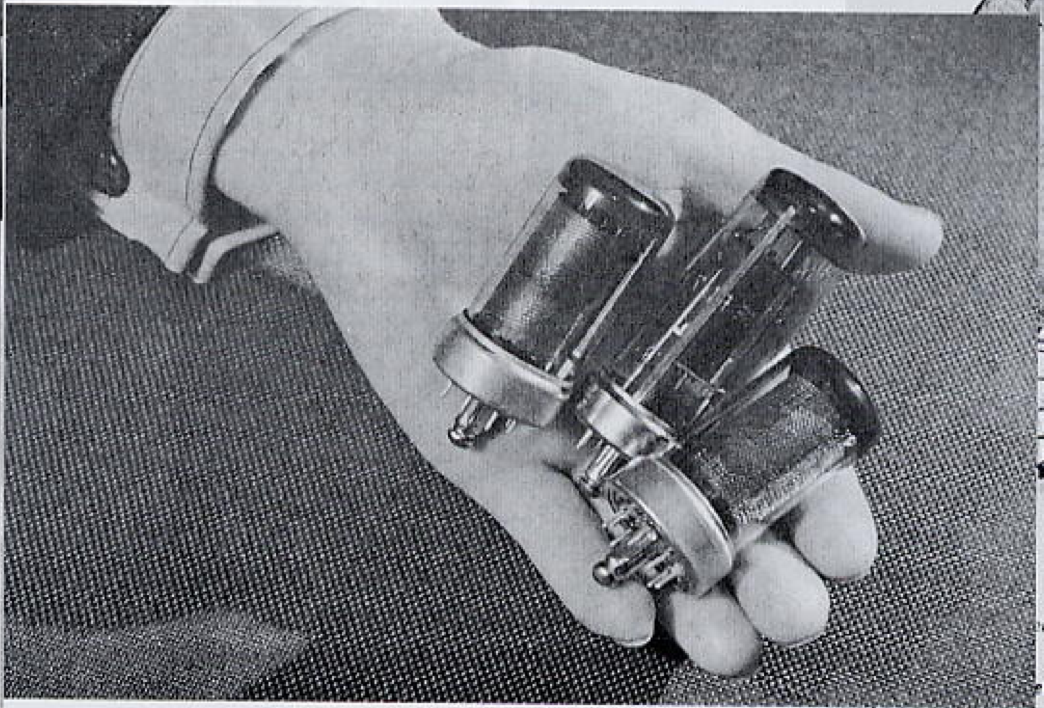
172. ... proc

173. De zuinige Philipslamp

172. Deze Philips-werkneemster is bezig met de productie van fietsverduisteringslampjes.

gens 7 uur op hun benen moeten staan. Ze mochten niet gaan zitten of ergens tegenaan leunen.

Ik ben om half 4 uit de fabriek gegaan en met collega's uitgeweest. Eerst naar Stad Rotterdam, maar het was daar zo druk en we konden niets krijgen. Vandaar naar een café naast de vroegere Olifant. Toen naar Verheugen. Ook daar was het zo druk dat er geen plaats te krijgen was. Wij weer weg. Een uur later moet daar het volgende gebeurd zijn. Een NSB-er die binnenkwam, groette met handopsteken naar de andere NSB-er, die achter bij het buffet stond. Iemand uit de zaal

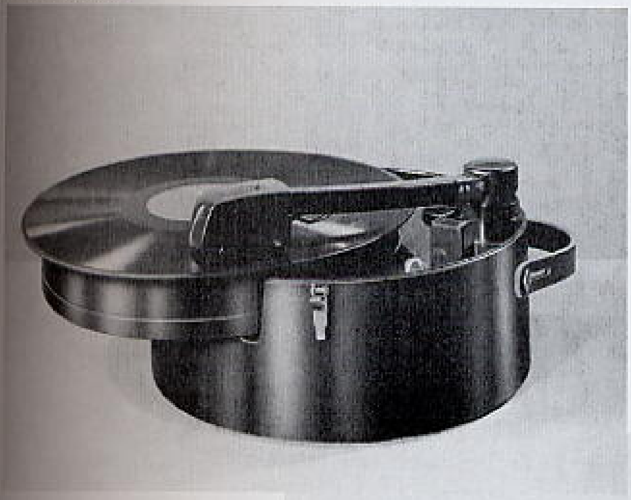


174. Een Philips "miniwatt" sleutelbuis. Een buis met een sterke constructie en weinig kraakstoringen, goed voor oorlogsproductie.

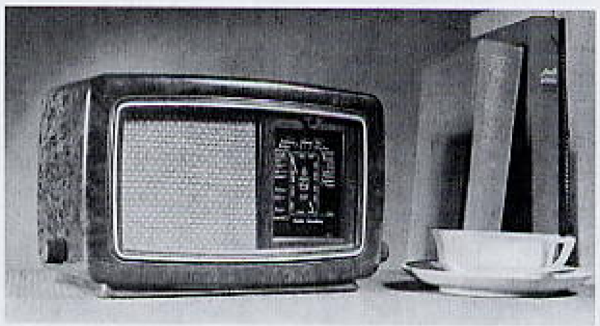
riep: "Al wie tegen de NSB is verlate de zaal". 99% van de bezoekers stond op en verliet de zaal. Of de mensen het nu deden uit antipathie voor de NSB, ofwel dat ze hun verteer niet wilden betalen, dat weet ik niet, maar vermakelijk was het. Vandaar naar Cecil. Daar een tijd gezeten en naar de Poort van Kleef. Heb nog verschillende porties gedronken met Hr. Dobben die bij ons was komen zitten. Om 5 uur naar café De Bus in de Nieuwstraat. Daar gebleven tot het bevel kwam, dat we er uit moesten. De fietsen bij poort C opgehaald en naar huis.

Je kon onderweg wel merken dat het rumoerig was en dat er iets bijzonders was. Het was in ieder geval een mooie dag en de mensen hebben in het algemeen hun sympathie getoond voor wie ze zijn.

175. Een mooi affiche uit die periode. Een van de eersten na de capitulatie in 1940.



176. Een voor die tijd zeer compacte platenspeler. Het was de z.g. "Porteldisc". Het draaiplateau was tevens deksel.



177. Ook deze "Philetta" radio was erg populair. De burger moest in het geheim naar de B.B.C. luisteren. De kast was van Philite-materiaal.

Philips producten in oorlogstijd

178. Een handdynamo, de beroemde "knijpkat", die door burger en leger gebruikt werd.

179. Deze Philipsbuis type 4654 werd ook door de Duitse bezetter gebruikt. (Coll. auteur).

180. Het elektrisch scheren deed zijn intrede. Hier de bekende "staalbaard".

181. Ook dit is een vlugschrift in deze tak met bloemen kan men de gezichten van ons koningshuis in ballingschap ontwaren.

182. De Duitse berichtgeving hierover.

DER REICHSKOMMISSAR
FÜR DIE BESETZTEN NIEDERLÄNDISCHEN GEBIETE
DER GENERALKOMMISSAR
ZUR BESONDEREN VERWENDUNG
HAUPTABTEILUNG VOLKSAUFKLÄRUNG UND PROPAGANDA

Gu/v.Vl.

DEN HAAG, den 10. Septem
Kneuterdijk 20.

Der Beauftr
in 's-Hert
Datum: 12 SEP 19
Tgb. Nr.

An
den Beauftragten für die
Provinz Nordbrabant
Z.Hd. des Propagandareferenten
D e n B o s c h ,
Palais v. Justitie.

Betr.: Propagandaverteilung.

Um der englischen Propaganda begegnen zu können
Hauptabteilung Volksaufklärung und Propaganda ein
blatt "Groeten uit Engeland" herausgebracht, welc
durch die deutsche Luftwaffe in den Niederlanden
worfen werden soll.

Ich sende Ihnen in der Anlage 10 Exemplare dieses
blattes mit der Bitte, die Ihnen unterstellten
stellen von der geplanten Verteilung in Kenntnis

Im Auftrag

An die
Fliegerhorstkommandantur
z.Hd. des Herrn Stabs-Ing. Dittmar

in G i l z e - R i j e n

In meinem Auftrage hatte sich mit Ihnen der Ortsgruppenleiter Pg. Kutscher in Verbindung gesetzt und Sie gebeten, in der Nacht vom 8. zum 9.8. oder in den frühen Morgenstunden des 9.8. 300.000 kleine Flugzettel über der Provinz Nord-Brabant abwerfen zu lassen. Diese Wurfzettel sind Propagandamaterial im Rahmen der V.-Aktion, und ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie es ermöglichen könnten, die Zettel unter nachstehender Reiseroute abwerfen zu lassen:
Breda, Roosendaal, Bergen op Zoom, Steenbergen, Zevenbergen, Geertruidenberg, Waalwijk, s-Hertogenbosch, Oss, Grave, Cuijk, Boxmeer, Helmond, Geldrop, Eindhoven, Boxtel, Tilburg.

Während es angebracht ist über allen passierten Ortschaften einige hundert Flugzettel abzuwerfen, so bitte ich, über den in der Route genannten Ortschaften 5 bis 6.000, und die unterstrichenen Ortschaften je etwa 20 - 25.000 Stück abwerfen zu lassen, Eindhoven etwa 50.000.

Sollte wegen ungünstigen Wetters ein Abwurf in der oben gewünschten Zeit nicht erfolgen können, so liegen keine Bedenken vor, wenn dies im Laufe des Sonntags zu einer beliebigen anderen Tageszeit geschehen würde. In diesem Falle hätte ich Sie aber gerne gebeten dafür Sorge zu tragen, daß der Abwurf aus einer solchen Höhe erfolgt, daß von der Erde aus nicht erkannt werden kann, ob es sich um ein deutsches Flugzeug handelt oder nicht. Am liebsten wäre mir jedoch, wenn die Flugzettel in der Zeit von 24 bis 4 Uhr abgeworfen würden, da sich um diese Zeit niemand auf den Straßen befindet.

Nochmals vielen Dank für Ihre freundlichen Bemühungen.
Anbei 300.000 Wurfzettel.

Heil Hitler !
I.A.

(Roesner).
Referent für Volksaufklärung

183. Het gereedmaken van een vlugschriftenballon door de R.A.F.

184. Een bericht over de verspreiding van vlugschriften.

STROOIAVOND 1941

R.A.F. Kapoentje,
Gooi wat in mijn schoentje,
Bij de moffen gooien,
Maar in Holland strooien!

ZIE GINDS KOMT . . .

Zie ginds komt het vliegtuig uit
Engeland weer aar.
Hij brengt heel wat bommen, die naar
Duitschland gaan,
Hoe vallen die dadelijk op Mofrika neer –
Als dat lang zoo doorgaat, dan is er niet
veel me r!

Afzender: St. Nicolaas,
per adres de R.A.F.

185. Niemand zou met St. Nicolaas in 1941 het vermoeden hebben gehad dat de inhoud van het rechter strooibiljet van toepassing zou zijn op Eindhoven.

SURPRISE VOOR HITLER

Zie de maan schijnt door de boomen,
Makker, hoort het wild geraas.
De R.A.F. is weer gekomen,
Die is in de lucht de baas!
Vol verwachting klopt ons hart,
Wie de koek krijgt, wie de gard.
Hitler heeft den strijd gestart,
Maar aan 't eind krijgt hij de gard!

Afzender: St. Nicolaas,
per adres de R.A.F.

Strooibiljetten

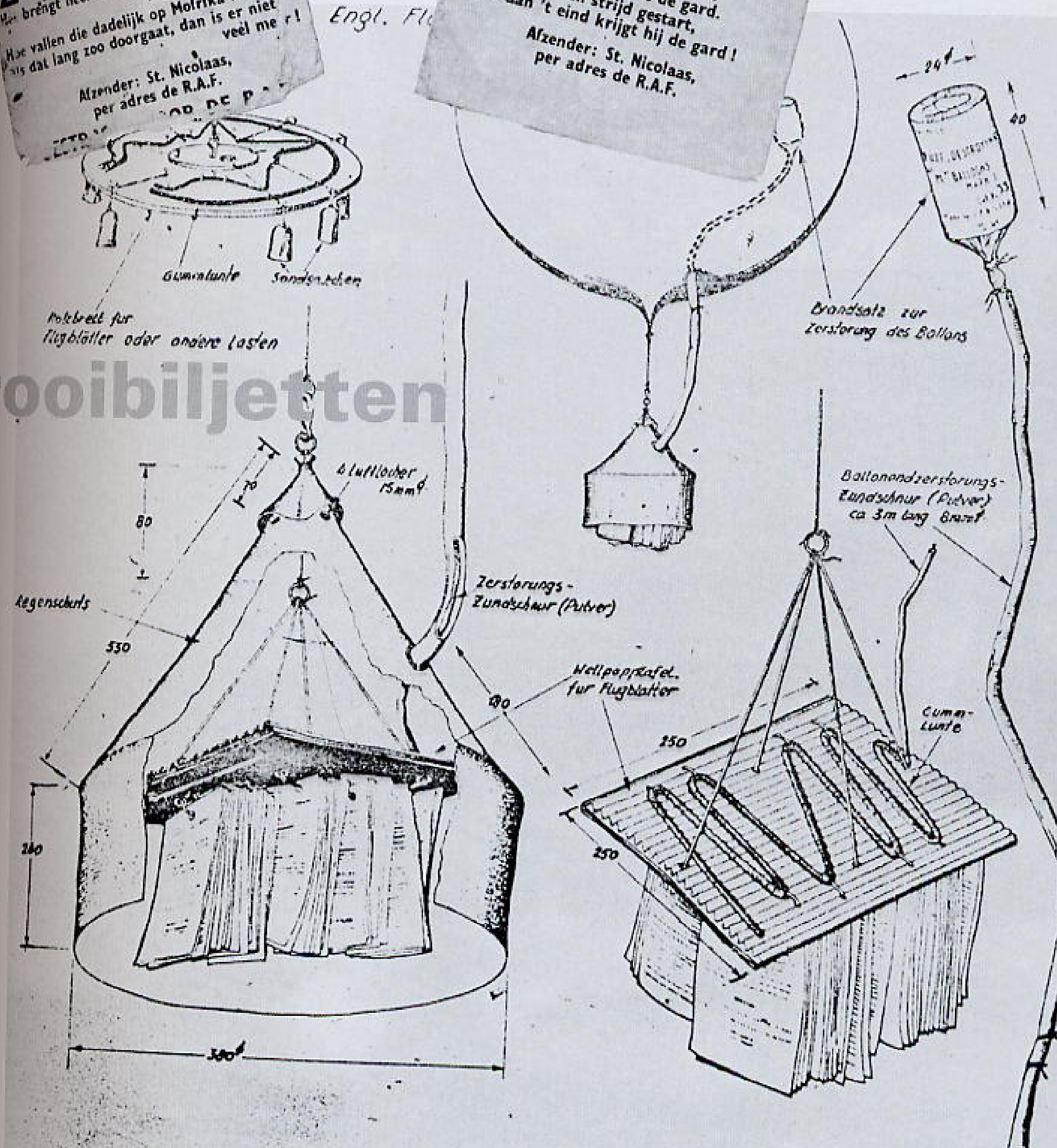
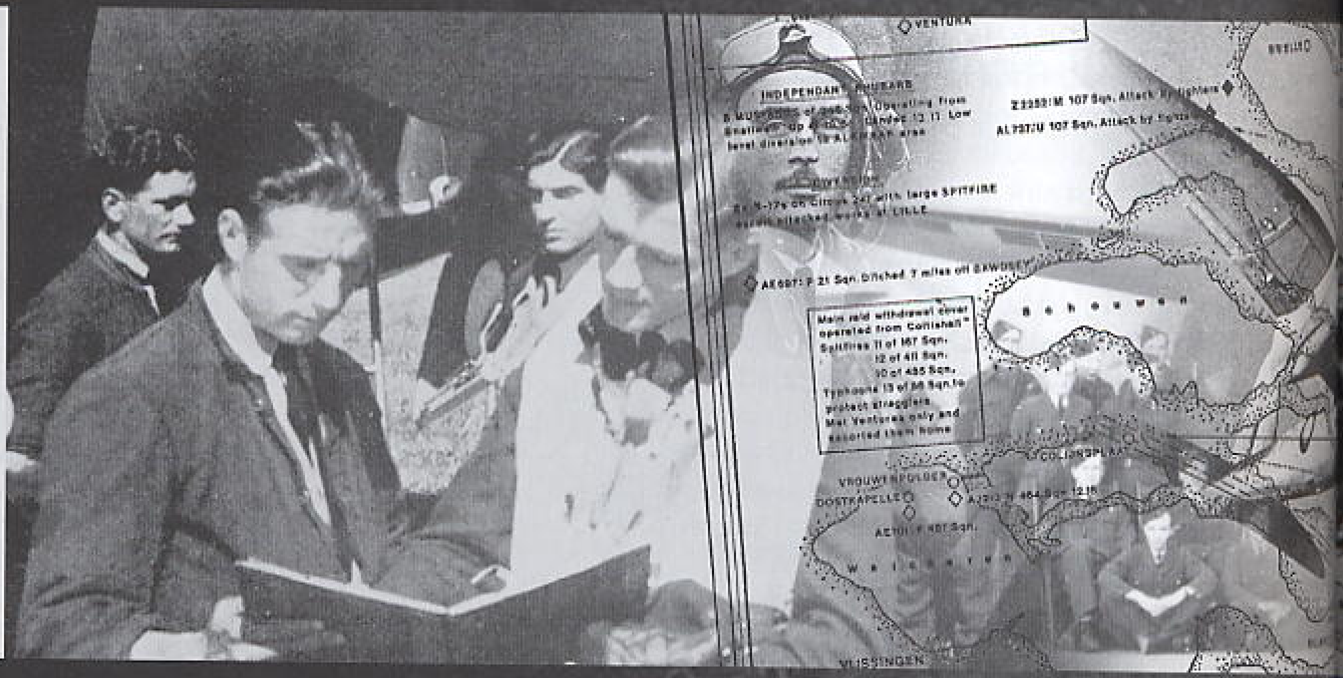


Abb. 81. Engl. Flugblattballon (Ziffer 136, a)

186. De ophanging van een pakket vlugschriften. Na enige tijd werden door een lont de verbindingstouwtjes verbroken en dwarrelden honderden vlugschriften naar beneden. Ook werden vlugschriften vanuit vliegtuigen verspreid.


VENTURA
Z2352/M 107 Sqn. Attack by fighters
Main raid withdrawal cover operated from Coltishall
Spitfires 11 of 167 Sqn.
12 of 411 Sqn.
10 of 485 Sqn.
Typhoons 13 of 56 Sqn. to protect stragglers
Met Venturas only and escorted them home
VROUWENPOLDER
OOSTKAPELLE
VLISSINGEN

Hoofdstuk 3

Operatie Oester

R.A.F. Bombardement, Operatie Oester, 06-02-1942

Technische gegevens R.A.F.	188
Verslag van de totale operatie	192
Verslagen van de squadrons en crews (O.R.B.)	217
Persoonlijke verslagen crews	238
Berichtgeving Duits	273

Aircraft from which film-shots were taken:

88 Squadron Bostons, first wave/first squadron attacking Emmasingel complex
Film Production Unit RAF, attacked Emmasingel complex

Z2233	RH-K,	attacking from 1500ft, Film Production Unit RAF (F/O G.W. 'Skeets' Kelly)	dropping 4x500 MC TD 0.025 seconds

105 Squadron Mosquitos, first wave/second squadron attacking Strijp complex

DK338	GB-O,	attacking from 1000ft, 35M Cine film	dropping 4x500 MC TD 0.025 seconds

107 Squadron Bostons, first wave/first squadron attacking Strijp complex

AL752	OM-G,	attacking from 50ft, Film Production Unit RAF (F/L Charlie Peace) ???????	dropping 4x500 MC TD 11 seconds

139 Squadron: Mosquito IV, DZ314 XD-F — Photo-reconnaissance mission

Aircraft from which photo-shots were taken:

21 Squadron Venturas, second wave attacking Emmasingel complex

AE699	YH-J,	attacking from 200ft,	dropping 2x250 GP TD ½hr and 40x30 inc
AE692	YH-K,	attacking from 130ft,	dropping 2x250 GP TD ½hr and 40x30 inc
AE717	YH-O,	attacking from 140ft,	dropping 2x250 GP TD ½hr and 40x30 inc
AE821	YH-U,	attacking from 130ft,	dropping 2x250 GP TD ½hr and 40x30 inc
AE856	YH-Z,	attacking from 170ft,	dropping 2x250 GP TD ½hr and 40x30 inc

88 Squadron Bostons, first wave/first squadron attacking Emmasingel complex

Z2216	RH-F,	attacking from 1500ft,	dropping 4x500 MC TD 0.025 seconds
Z2236	RH-G,	attacking from 100ft,	dropping 4x500 MC TD 11 seconds
Z2233	RH-K,	attacking from 100ft,	dropping 4x500 MC TD 11 seconds
Z2292	RH-P,	attacking from 1500ft,	dropping 4x500 MC TD 0.025 seconds
AL748	RH-S,	attacking from 1500ft,	dropping 4x500 MC TD 0.025 seconds

105 Squadron Mosquitos, first wave/second squadron attacking Strijp complex

DZ372	GB-C,	attacking from 1000ft,	dropping 4x500 MC TD 0.025 seconds
DK338	GB-O,	attacking from 1000ft,	dropping 4x500 MC TD 0.025 seconds
DK336	GB-P,	attacking from 1000ft,	dropping 4x500 MC TD 0.025 seconds
DZ365	GB-V,	attacking from 1200ft,	dropping 4x500 MC TD 0.025 seconds
DZ374	GB-X,	attacking from 1400ft,	dropping 4x500 MC TD 0.025 seconds

107 Squadron Bostons, first wave/first squadron attacking Strijp complex

AL752	OM-G,	attacking from 50ft,	dropping 4x500 MC TD 11 seconds

139 Squadron Mosquitos, first wave/third squadron attacking Strijp complex

DZ373	XD-B,	attacking from 1000ft,	dropping 4x500 MC TD 0.025 seconds
DZ314	XD-F,	Photo-Reconnaissance sortie	

226 Squadron Bostons, first wave/second squadron attacking Emmasingel complex

Z2295	MQ-A,	attacking from 1000-1500ft,	dropping 4x500 MC TD 0.025 seconds
W8287	MQ-F,	attacking from 1000-1500ft,	dropping 4x500 MC TD 0.025 seconds
W8337	MQ-H,	attacking from 1000-1500ft,	dropping 4x500 MC TD 0.025 seconds
?	MQ-V,	attacking from 1000-1500ft,	dropping 4x500 MC TD 0.025 seconds
Z2261	MQ-W,	attacking from 1000-1500ft,	dropping 4x500 MC TD 0.025 seconds
Z2234	MQ-X,	attacking from 1000-1500ft,	dropping 4x500 MC TD 0.025 seconds
AL750	MQ-Z,	attacking from 1000-1500ft,	dropping 4x500 MC TD 0.025 seconds

464 Squadron Venturas, second wave/first squadron attacking Strijp complex

AE751	SB-M,	attacking from 50-150ft,	dropping 2x250 GP TD 1hr and 40x30 inc

487 Squadron Venturas, second wave/second squadron attacking Strijp complex

AJ200	EG-G,	attacking from 0ft,	dropping 2x250 GP TD 1hr and 40x30 inc
AE780	EG-S,	attacking from 200ft,	dropping 2x250 GP TD 1hr and 40x30 inc
AE716	EG-U,	attacking from 130ft,	dropping 2x250 GP TD 1hr and 40x30 inc
AJ209	EG-V,	attacking from 250ft,	dropping 2x250 GP TD 1hr and 40x30 inc

De deelnemende Squadrons met hun leiders

Mosquito's

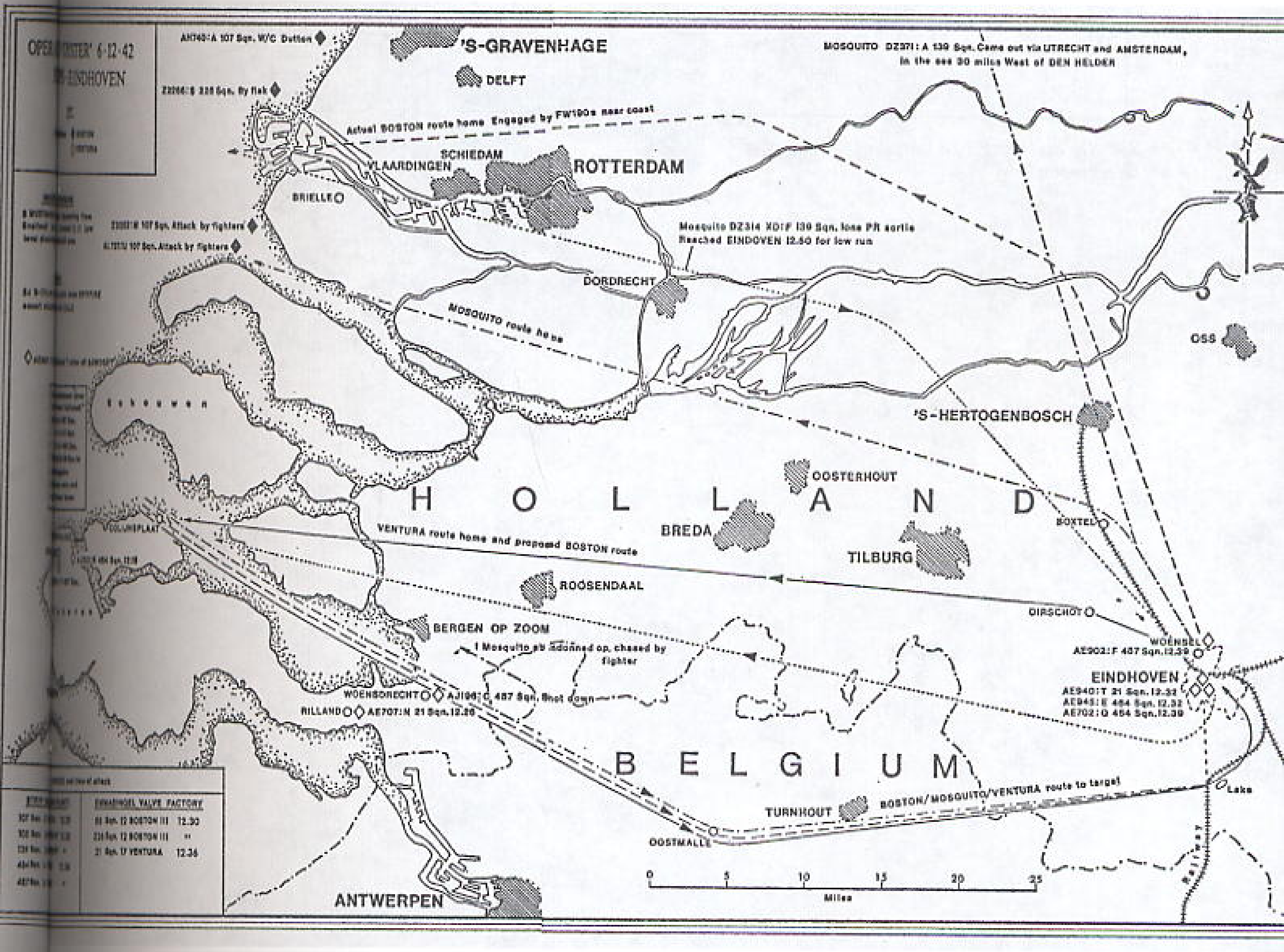
105 Sqn: Wing comm.:	H.I. Edwards, V.C. D.F.C., leider 105 en 139 Sqn
139 Sqn:	Sqn. Leider: J.F. Houlston A.F.C.

Bostons

88 Sqn: Wing comm.	J.E. Pelly-Fry, leider 88, 107, 226 Sqn
107 Sqn:	Sqn. Leider, R.J.N. MacLachlan
226 Sqn:	Sqn Leider, J.S. Kennedy

Ventura's

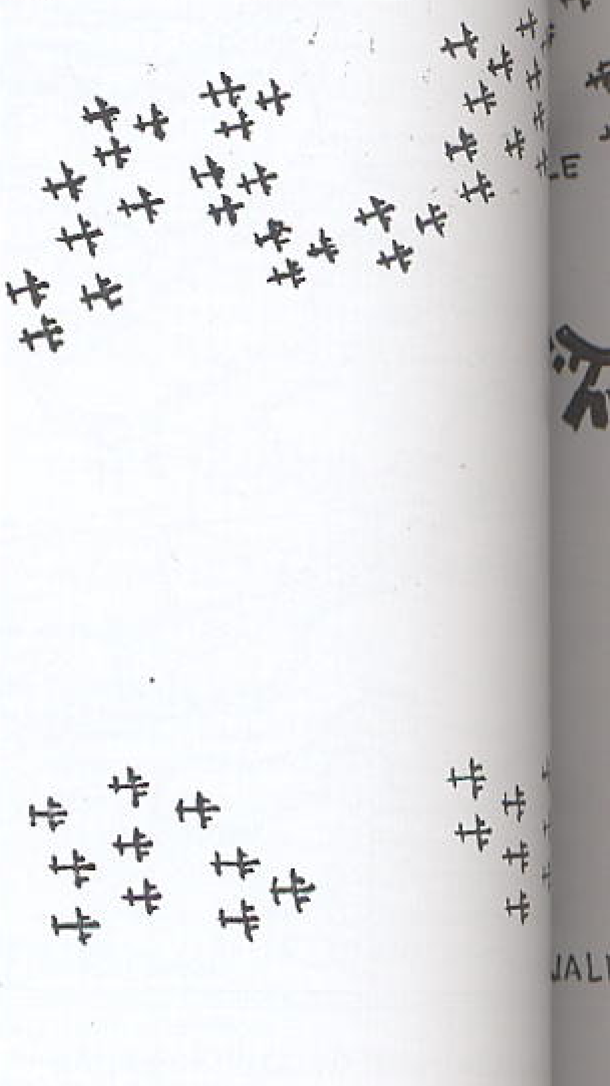
21 Sqn: Wing comm.	R.J.P. Pritchard
464 Sqn:	Wing comm. R.H. Young, leider 21, 464 en 487 Sqn
487 Sqn:	Wing comm. F.C. Seavill



331. Deze tekening heeft als bron Hr. M. Boywer, die het boek 2e groep R.A.F. schreef. Hij maakte een fout met de spoorlijn (Belslijntje). Hij liet deze via Geldrop naar Eindhoven lopen. Nu is deze ingetekend vanaf Lake (aut.).

Squadron	ARL	Aircraft code	Aircraft registration	Aircraft type
21	FU	YH-U	AE821	Ventura I
	HK	YH-K	AE692	Ventura I
	LJ	YH-J	AE699	Ventura I
	PZ	YH-Z	AE856	Ventura II
	RO	YH-O	AE717	Ventura I
88	CS	RH-S	AL748	Boston III
	DF	RH-F	Z2216	Boston III
	EK	RH-K	Z2233	Boston III
	JG	RH-G	Z2236	Boston III
	NP	RH-P	Z2292	Boston III
105	AV	GB-V	DZ365	Mosquito IV
	CG	GB-G	DK296	Mosquito IV
	CO	GB-O	DK338	Mosquito IV
	EC	GB-C	DZ372	Mosquito IV
	FP	GB-P	DK336	Mosquito IV
	NX	GB-X	DZ374	Mosquito IV
107	DG	OM-G	AL752	Boston III
226	AF	MQ-F	W8287	Boston III
	CL	MQ-L	AL285	Boston III
	DW	MQ-W	Z2261	Boston III
	FZ	MQ-Z	AL750	Boston III
	HV	MQ-V	Z2166	Boston III
	JA	MQ-A	Z2295	Boston III
	LK	MQ-X	Z2234	Boston III
	LH	MQ-H	W8337	Boston III
464	DM	SB-M	AE751	Ventura I
487	AU	EG-U	AE716	Ventura I
	BV	EG-V	AJ209	Ventura II
	CS	EG-S	AE780	Ventura I
	OG	EG-G	AJ200	Ventura II

332. De coderingslijst van de vliegtuigen.



333. Hoe de vliegtuigen naar het Centrum en Strijp vlogen.

334. Het doel met tijd voor de squadrons.

OPERATION "OYSTER" ON 6th DECEMBER 1942

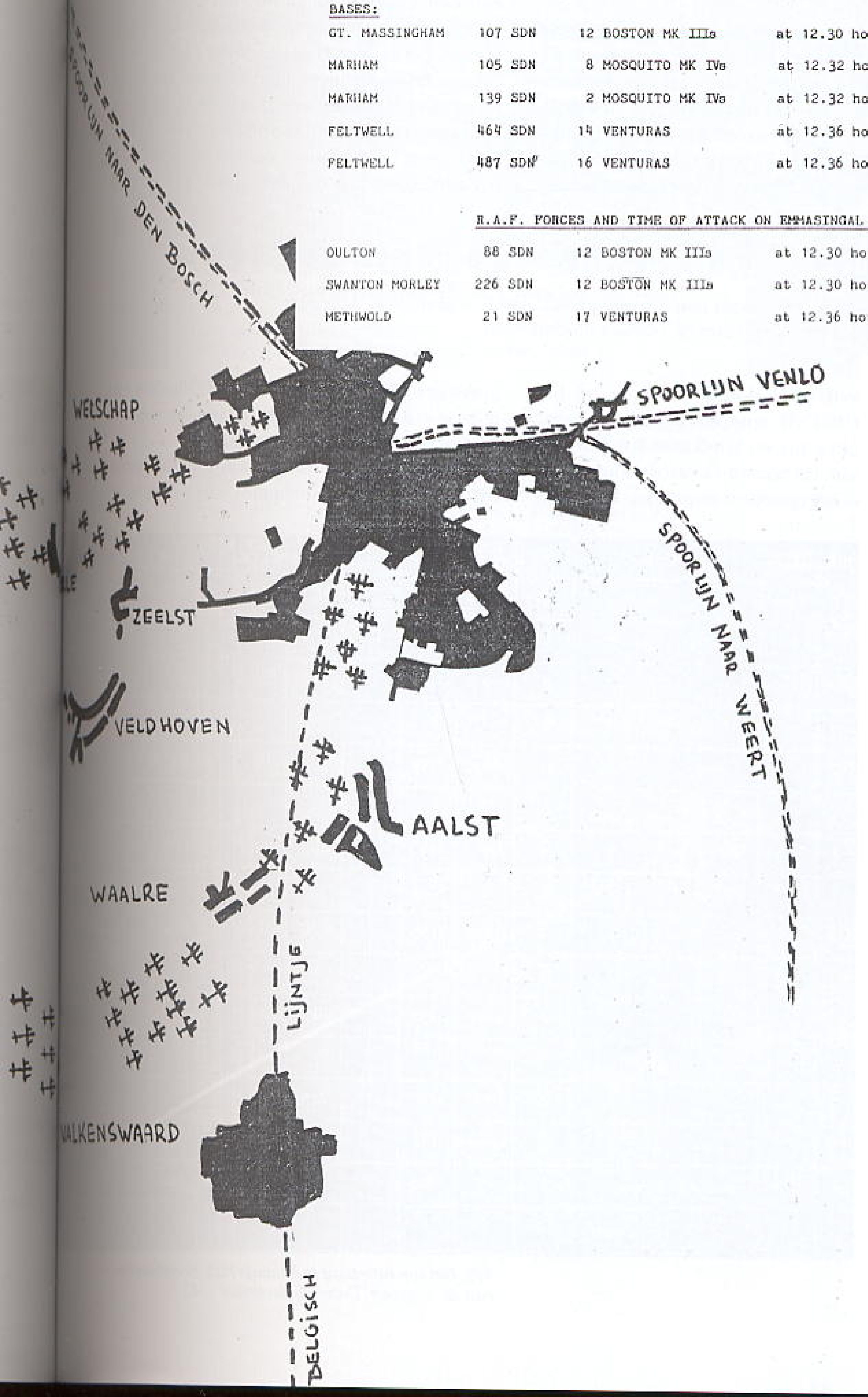
No. 2 GROUP - ON TARGET 'PHILIPS' WORKS, EINDHOVEN, HOLLAND

R.A.F. FORCES AND TIME OF ATTACK ON STRYP GROUP (MAIN PLANT)

BASES:			
GT. MASSINGHAM	107 SDN	12 BOSTON MK IIIs	at 12.30 hours
MARHAM	105 SDN	8 MOSQUITO MK IVs	at 12.32 hours
MARHAM	139 SDN	2 MOSQUITO MK IVs	at 12.32 hours
FELTWELL	464 SDN	14 VENTURAS	at 12.36 hours
FELTWELL	487 SDN	16 VENTURAS	at 12.36 hours

R.A.F. FORCES AND TIME OF ATTACK ON EMMASINGAL VALVE FACTORY

OULTON	88 SDN	12 BOSTON MK IIIs	at 12.30 hours
SWANTON MORLEY	226 SDN	12 BOSTON MK IIIs	at 12.30 hours
METHWOLD	21 SDN	17 VENTURAS	at 12.36 hours



Operatie Oester kan beginnen

Op de morgen van Zondag de zesde December was het voor 't overgrote deel bewolkt weer met licht regen, maar boven het doel was het, volgens de voorspellingen, beter weer.

Het sein: ' – "Oyster" gaat beginnen ' – werd gegeven.

De plannen voor de aanval waren onder grote geheimhouding en zorgvuldigheid opgesteld. Bij voorbeeld: de navigatieleider van de Ventura-formatie, F/L E.F. Hawker Hart, DFC, had zich gedurende een aantal bijeenkomsten op de hoogte gesteld van de bijzonderheden van de route door middel van een epidiascope (projectie apparaat werden genomen en waarop nuttige herkenningspunten te zien waren. Hij meldde later: "ik had in mijn geest een compleet beeld van de hele tocht".

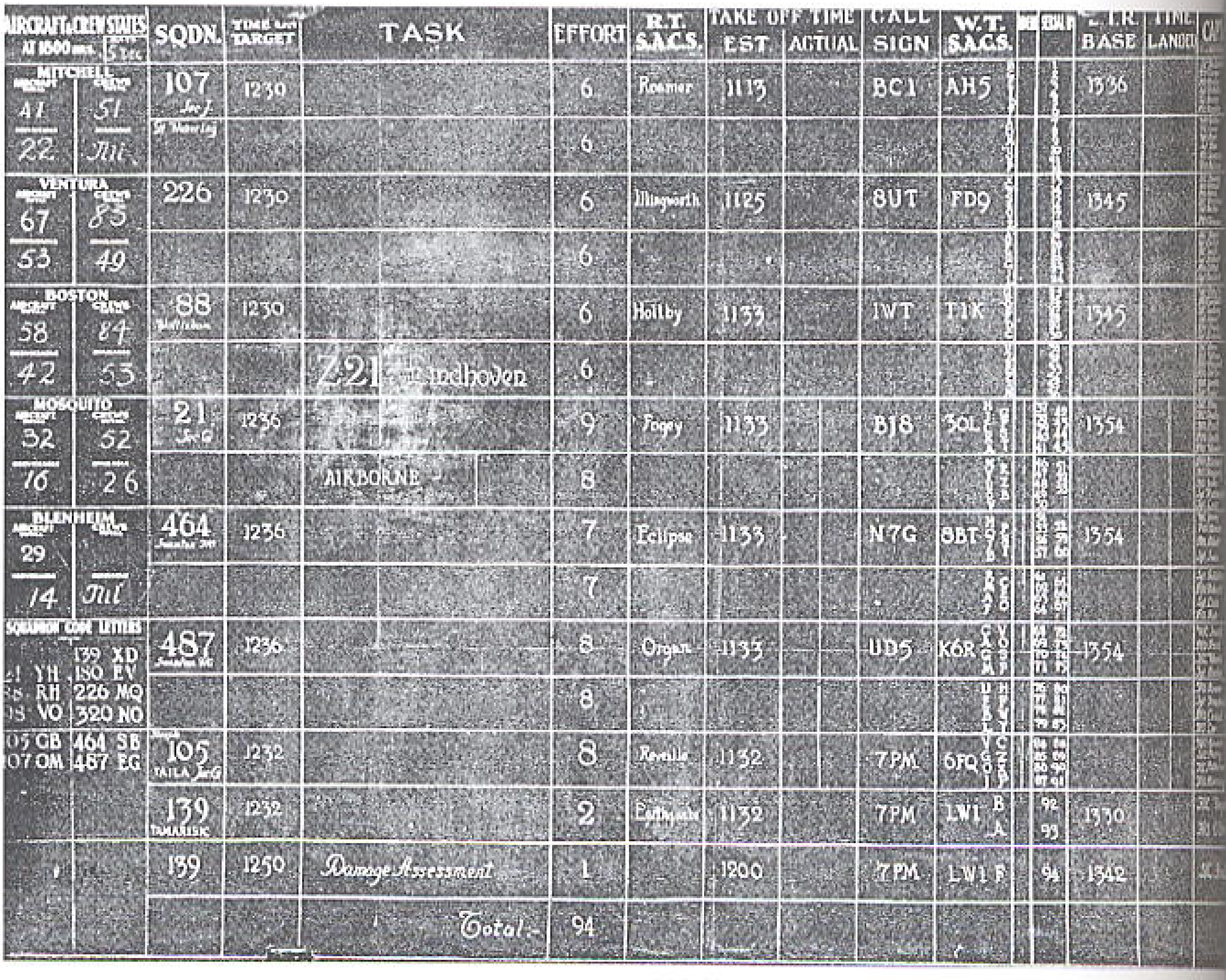
De instructie was bijzonder goed en grondig. Elke navigatieleider had een stroken-landkaart met aan een kant de kolom met navigatie- en waarnemingsgegevens en een logboekbladzijde, voorbereid door de navigatie-officier van de basis. Dit zou kostbare momenten uitsparen die zo van wezenlijk belang waren bij het laagvliegen. Er was voorzien in een silhouet van de vijandelijke kustlijnen, aan beide kanten zestien kilometer vanaf het aangegeven land-aanvliegpunt, verkregen via

Verslag totale operatie

vanaf hier wordt deels gebruik gemaakt van het manuscript van C. Rijken en P. Schepers, die diverse aanvullingen in het script van M. Boywer aanbrachten.

waarbij het licht –niet doorheen– maar op het voorwerp valt dat via spiegels vergroot op het doek wordt gebracht) en landkaart-stroken van het te volgen pad. Hij kon foto's van de route bekijken, foto's die kortgeleden door een Mosquito gegevens uit The North Sea Pilot. Hierdoor was men in staat de kust op 'n afstand van ongeveer 9.6 tot 12.8 kilometer te herkennen.

De bemanning van Squadrons nrs. 105 (Mosquito), 107 (Boston), 139 (Mosquito), 464 (Ventura) en



335. Het operatiebord te Bylaugh Hall, Hoofdkwartier van de 2[e] groep. Datum 5 december 1942.

336. De Bostons keurig op een rij.

No. 2 Group Operation Order No. 82, Operation *"OYSTER"*

Final go-ahead for Operation *"OYSTER"*:
UGI GPB NR GPB 9/6 IMMIDIATE SECRET NOTWT FORM B

PASS TO 11 GROUP

TO FELTWELL = MARHAM = WEST RAYNHAM = SWANTON MORLEY =
11 AND 12 GROUPS = RPTD = HEADQUARTERS BOMBER COMMAND

FROM 2 GROUP

A0.568 6/DEC OPERATION "OYSTER" WILL TAKE PLACE TODAY 6TH
DECEMBER 1942. TIME ON TARGET 1230 HOURS. MET. ROUTE
FORECAST TO ALL 2 GROUP STATIONS AT 0830 HOURS = 0815A

Q CC WA OPERATION "OYSTER"

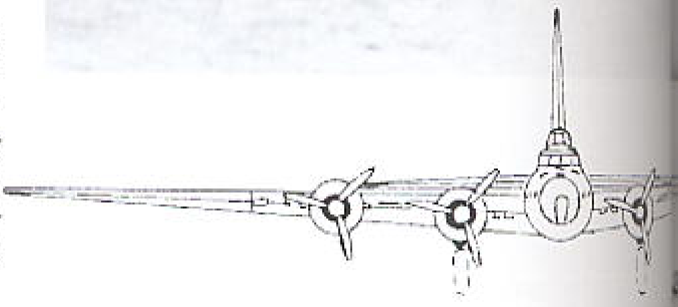
TOD 0837 CTM VA+

GPB R 0840/6 ES VA+
(source: Public Record Office Air-25/35)

337. Het bericht: Operatie "Oester" kan beginnen.

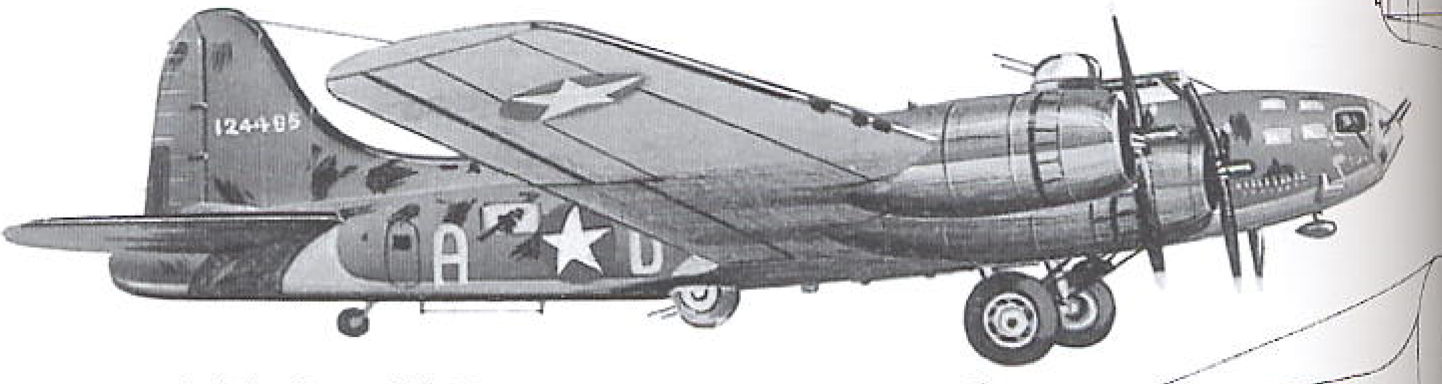
487 (Ventura) waren aangewezen om de hoofdfabriek van de Groep Strijp aan te vallen en de Radiobuizenfabriek aan de Emmasingel over te laten aan de Squadrons nrs. 88 (Boston), 226 (Boston) en 21 (Ventura). Bostons, geleid door W/C J.E. Pelly-Fry in de Z2236 RH-G van 88 Squadron, zouden de aanval openen. Met nadruk werden alle deelnemers erop gewezen dat het van levensbelang was zich te houden aan juiste hoogten, tijden en routes.
De eerste twee Bostons, geladen met bommen van 112,5 kg met een ontstekingsvertraging van 11 seconden, moesten vanaf geringe hoogte aanvallen. De overigen zouden op korte afstand van het doel klimmen en vanaf 300 tot 400 meter hoogte bombarderen en dan weer dalen tot vlak boven de grond. Pelly-Fry, de leider, had F/L "Jock" Cairns, DFC, DFM, bij zich als navigator en F/O C.A. "Buster" Evans, DFC, DFM, een ex-politieman uit Cornwall van imposant postuur

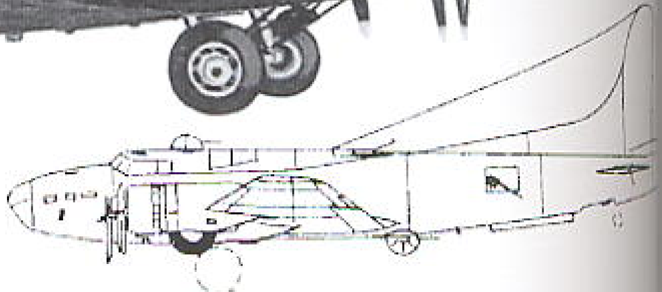
en totaal onverstoorbaar, als schutter. "Een punt waar Jock en ik het over eens waren", zegt Pelly-Fry, "was om de route vanaf het hoekig draaipunt naar de aanloop tot het doel te wijzigen. Het gebied tussen Turnhout en Eindhoven was zo plat als een biljarttafel met weinig of geen visuele controlepunten en speciaal vliegend op een bepaalde hoogte was hetzelfde als meerijden boven in een dubbeldekkerbus. Het was van wezenlijk belang, niet zo zeer om Eindhoven te vinden, als wel om het doel (in het centrum van de stad) precies op de correcte lijn te naderen. Op die manier zou het doel met de lange voorzijde en niet met de korte zijde recht voor ons liggen. Met het oog hierop voegden wij nog een hoekig draaipunt toe, enigszins zuidelijk gericht, bij benadering oost-noord-oost ten opzichte van het directe pad. Dit zou ons een kans geven uit te komen bij de spoorlijn (die niet mocht worden overgestoken) die vanuit zuidelijke richting naar Eindhoven liep. Het oversteken van de spoorlijn zou noodlottig zijn omdat dit met zich mee zou brengen dat de hele krokodil met steeds grotere kracht naar rechts zou afzwaaien en aldus, als 'n golfspeler zou zeggen, de juiste ligging naar het veld en het doel ruineren. We rekenden erop dat we de spoorlijn naar ons toe zouden zien samenkomen en vanuit een zachte draai naar bakboord zouden we schuin naar de spoorlijn toe gaan en met een snelheid van rond de 400 km. per uur netjes op de correcte koers liggen, de bomdeuren openen, op het doel richten, de knoppen indrukken, de bomdeuren sluiten en – nog steeds onze onderscheidenlijke plaats in de formatie behoudend – als de bliksem maken dat we wegkwamen".



De afleidingsmanoeuvre

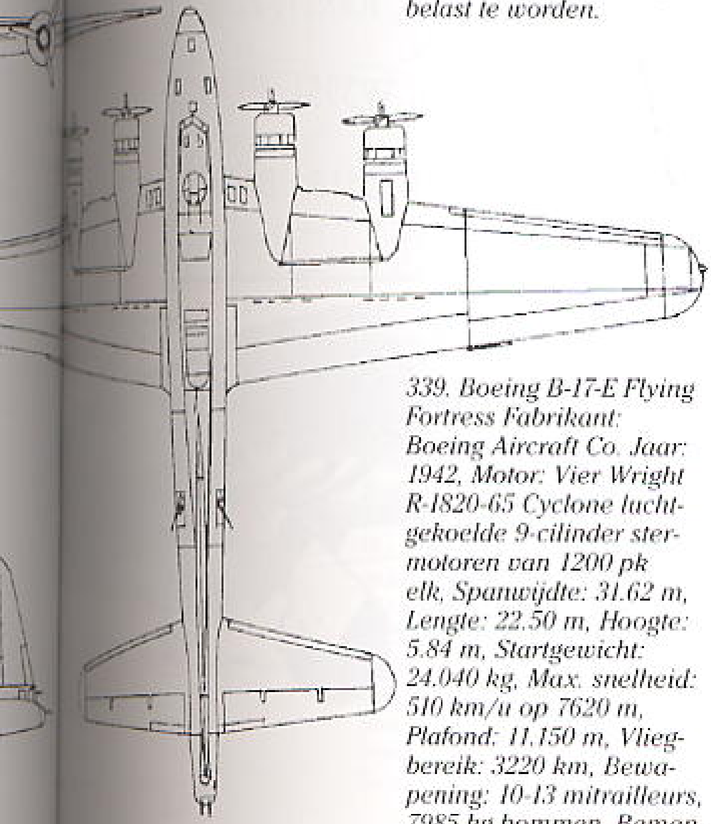
Bommenwerperbemanning van de U.S. 8th Air Force werden ondertussen geïnstrueerd voor hun





aandeel in Circus 214. Vier en tachtig Amerikaanse Vliegende Forten, door een groot aantal Spitfires geëscorteerd, zouden de Fives-Lille locomotievenfabriek bombarderen. In Colitshall, Digby, Ludham en Matlaske, werden 4 jager-squa-

338. Een Ventura wacht om met een bomlading belast te worden.



339. Boeing B-17-E Flying Fortress Fabrikant: Boeing Aircraft Co. Jaar: 1942, Motor: Vier Wright R-1820-65 Cyclone luchtgekoelde 9-cilinder stermotoren van 1200 pk elk, Spanwijdte: 31.62 m, Lengte: 22.50 m, Hoogte: 5.84 m, Startgewicht: 24.040 kg, Max. snelheid: 510 km/u op 7620 m, Plafond: 11.150 m, Vliegbereik: 3220 km, Bewapening: 10-13 mitrailleurs, 7985 kg bommen, Bemanning: 9

drons, die ingedeeld waren om aan Groep 2 bij het terugvliegen bescherming te geven, geïnstrueerd.

Squadron nrs. 167 (Spitfire VB), 411 (Spitfire VB) en 485 (Spitfire VB) zouden om 12 uur 's middags op Coltishall verzamelen en naar een gebied vliegen ten westen van het eiland Schouwen om op de terugkerende Bostons en Venturas te wachten. Squadron nr. 56 (Typhoon IB) zou in hetzelfde gebied optreden als opruimstrijdgroep om achterblijvers tegen vijandelijke jagers te beschermen.

Onafhankelijk opererend deden Mustangs van nr. 268 Squadron (Mustang I) een afleidingsmanoeuvre op geringe hoogte boven Noord-Holland, hoofdzakelijk rond Alkmaar. Zij vielen eerst luchtafweerstellingen aan de kust aan. Daarna vervolgenden ze hun tour via Enkhuizen – Urk – Stavoren – Makkum en tussen Vlieland en Terschelling door. Geleid door S/L W.E.V. Malins werden locomotieven, sluisdeuren, sleepboten, vijf kleine schepen, aken en infanterie onder vuur genomen. Gestart om 10.56 u. landden de acht vliegtuigen weer om 13.11 u.

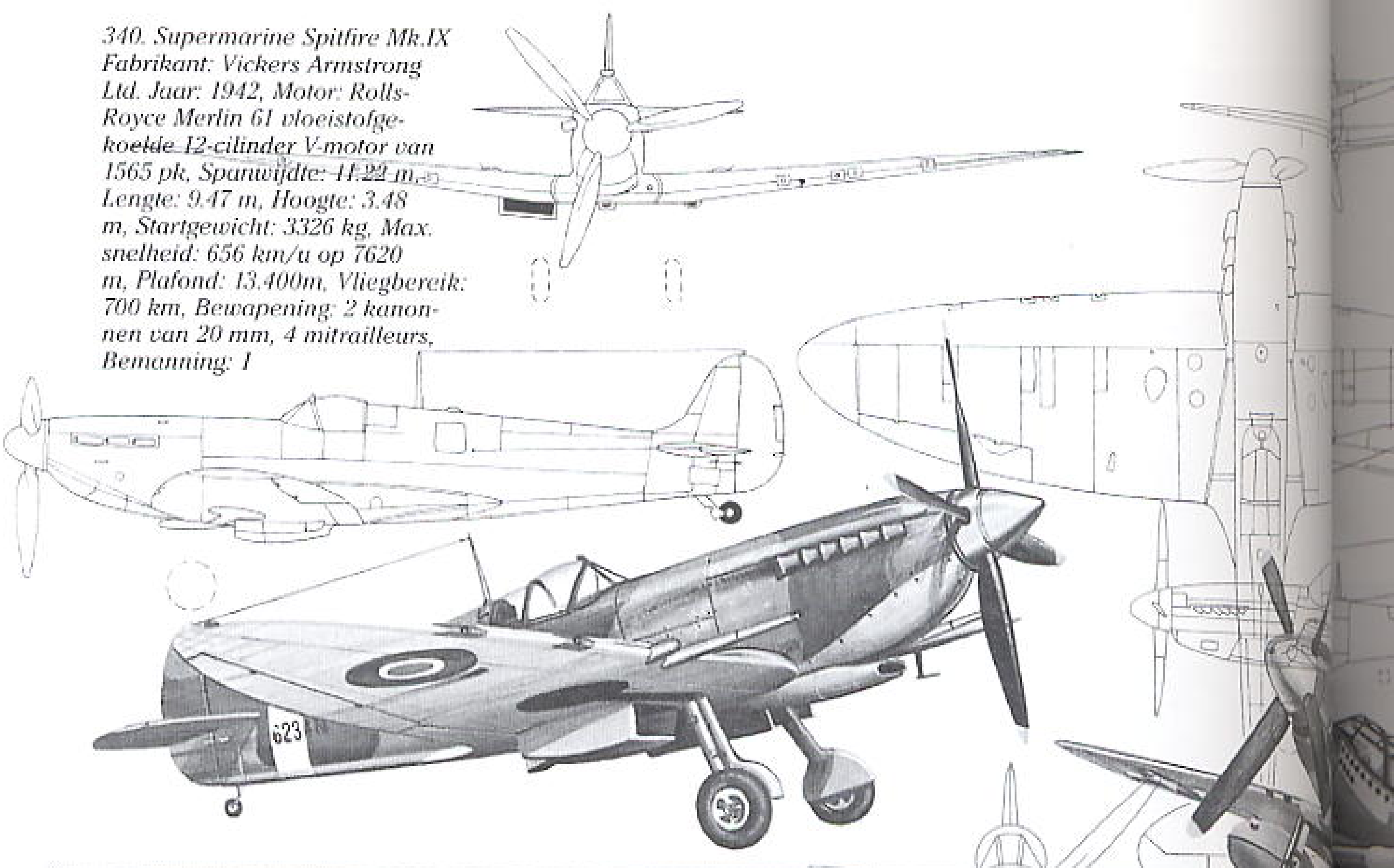
Op de bases van Groep 2 werden gedetailleerde plannen bekend gemaakt en de bemanningen van de Venturas meegedeeld dat zij vanaf 60 meter hoogte zouden bombarderen en het maximum aan machinegeweervuur moesten gebruiken om de vijandelijke verdediging, die zeker tegen de tijd dat ze over de fabrieken joegen wakker was geworden, het zwijgen op te leggen.

Na de aanval zou de strijdmacht, weer in drie groepen, op gering hoogte naar de thuisbases terugvliegen.

Onderweg

Parachutes werden omgehangen, navigators grepen hun tassen en meer dan 300 man, allen begaafde vrijwilligers, gingen op weg naar de transportauto's voor de bemanningen. Tegen elf uur waren ze hobbelend op weg naar de vliegtuigen. Hun aantal was weer veranderd want men had de groep Venturas uitgebreid om het verlies van de Mitchells goed te maken. De inzetbaarheid was hoog en 47 Venturas, 36 Bostons en 9 Mosquitos kwamen bulderend tot leven, een achterlatend die na de aanval met grote snelheid over Eindhoven zou vliegen om foto's te maken, met het doel daarmee een schatting te maken van de schade. De Bostons en Venturas stegen rond 11.20 u. op. De talrijke oefeningen maakten dat direct vanaf de start de aanval kon worden ingezet met een goed begin. Ondanks het grote aantal Venturas dat vanaf Feltwell moest opstijgen, was er nauwkeurigheid vanaf de start.

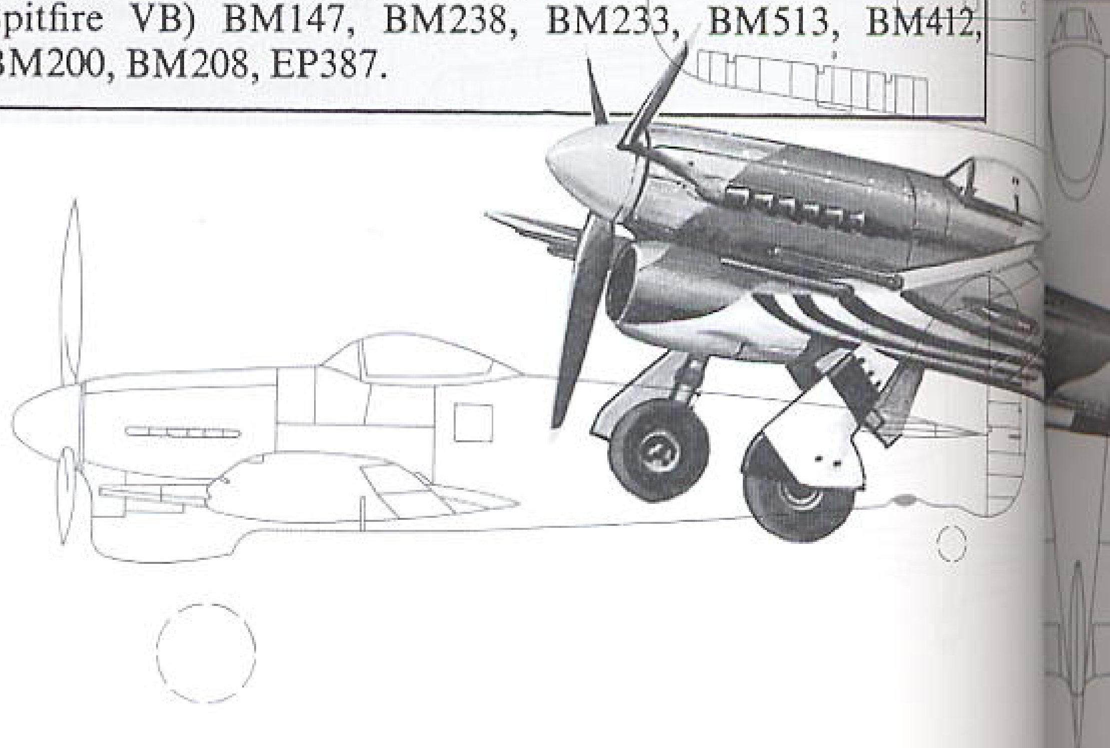
340. Supermarine Spitfire Mk.IX Fabrikant: Vickers Armstrong Ltd. Jaar: 1942, Motor: Rolls-Royce Merlin 61 vloeistofgekoelde 12-cilinder V-motor van 1565 pk, Spanwijdte: 11.22 m, Lengte: 9.47 m, Hoogte: 3.48 m, Startgewicht: 3326 kg, Max. snelheid: 656 km/u op 7620 m, Plafond: 13.400m, Vliegbereik: 700 km, Bewapening: 2 kanonnen van 20 mm, 4 mitrailleurs, Bemanning: 1

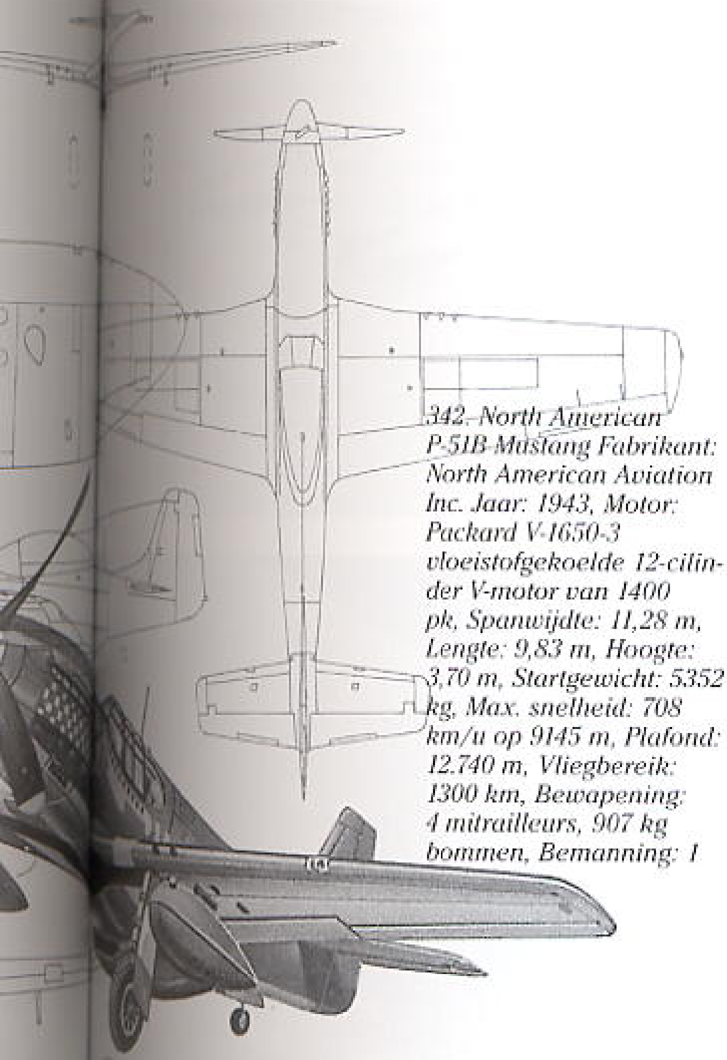


Aircraft engaged on Fighter Support Operations to Oyster, 6 December 1942

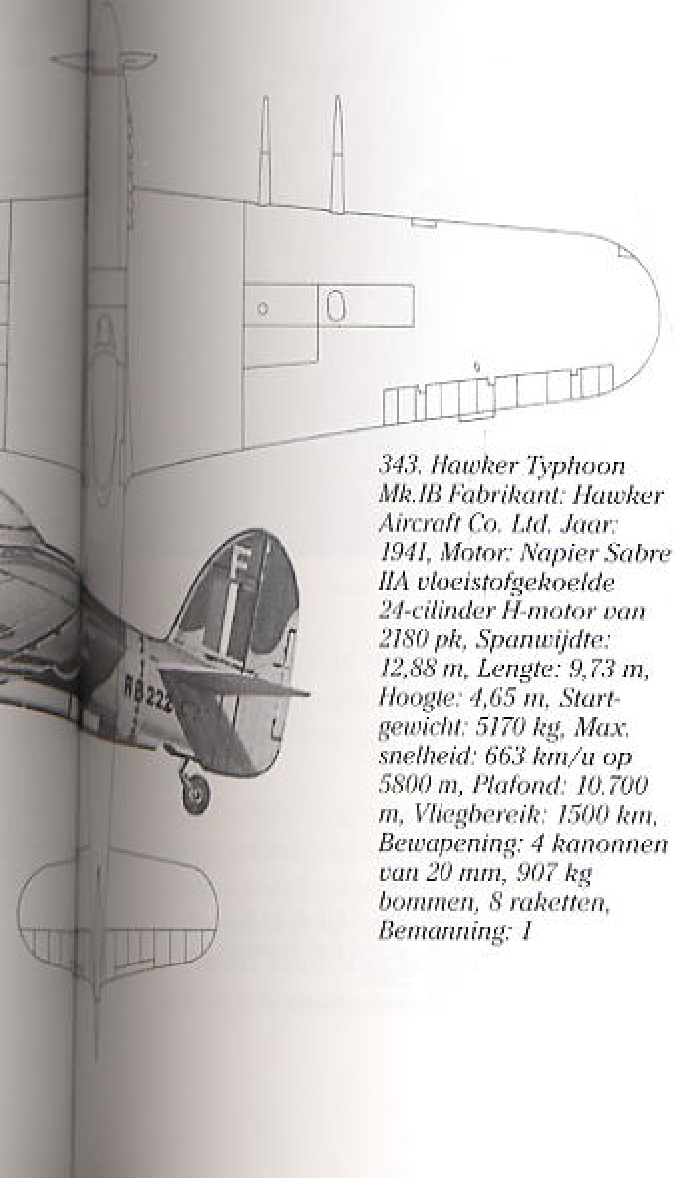
(i) Diversion sweep by Mustang Is of 268 Squadron: AP232 (Sqn. Ldr. W. E. Malins), AP253, AP219, AM137, AP243, AP256, AP212, AM131.
(ii) Rear support squadrons:
56 Squadron (Typhoon IB) DN330, DN317, R8825, R8823, DN265, R8721, R7854, DN307: L, R7679: N, R8799: P, R7846: R, R7823: S, R8827: Z.
167 Squadron (11 Spitfire VBs) B, A, L, K, J, F, Z, P, Y, Q, N.
411 Squadron (Spitfire VB) EP178, BL464, BL981, BM583, W3951, BL992, BM652, EN908, BL981, BM535, AD292, AD847.
485 Squadron (Spitfire VB) BM147, BM238, BM233, BM513, BM412, BM354, BM509, BM200, BM208, EP387.

341. De escorterende vliegtuigen.





342. North American P-51B Mustang Fabrikant: North American Aviation Inc. Jaar: 1943, Motor: Packard V-1650-3 vloeistofgekoelde 12-cilinder V-motor van 1400 pk, Spanwijdte: 11,28 m, Lengte: 9,83 m, Hoogte: 3,70 m, Startgewicht: 5352 kg, Max. snelheid: 708 km/u op 9145 m, Plafond: 12.740 m, Vliegbereik: 1300 km, Bewapening: 4 mitrailleurs, 907 kg bommen, Bemanning: 1



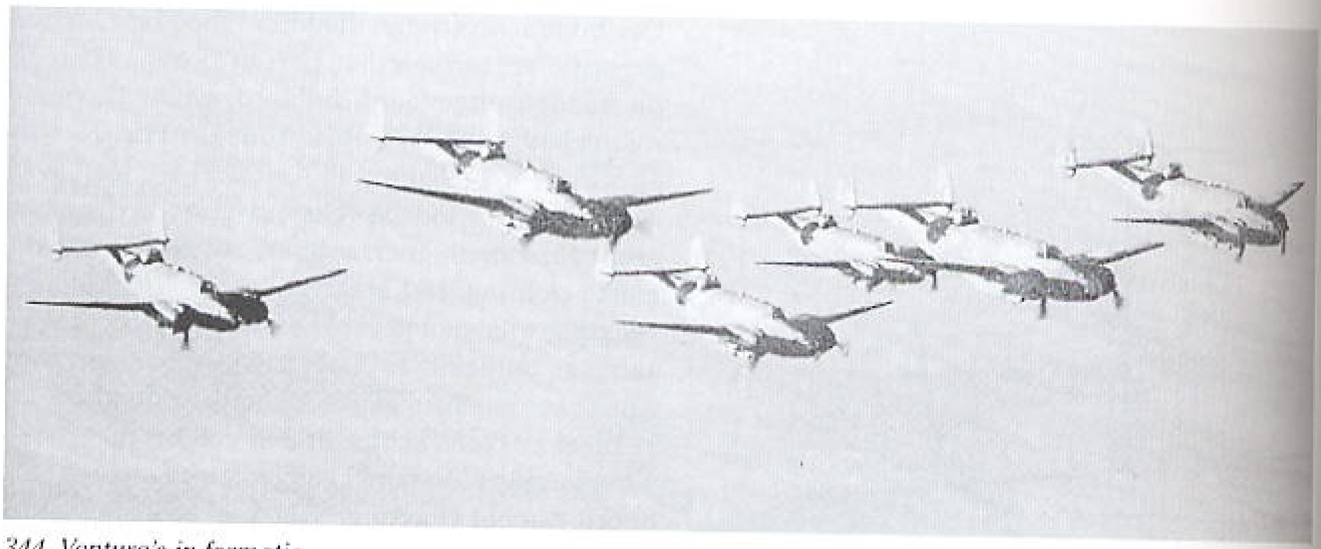
343. Hawker Typhoon Mk.IB Fabrikant: Hawker Aircraft Co. Ltd. Jaar: 1941, Motor: Napier Sabre IIA vloeistofgekoelde 24-cilinder H-motor van 2180 pk, Spanwijdte: 12,88 m, Lengte: 9,73 m, Hoogte: 4,65 m, Startgewicht: 5170 kg, Max. snelheid: 663 km/u op 5800 m, Plafond: 10.700 m, Vliegbereik: 1500 km, Bewapening: 4 kanonnen van 20 mm, 907 kg bommen, 8 raketten, Bemanning: 1

De bommenwerpers hadden spoedig secties gevormd en formeerden zich in boxen. Toen ze dit hadden uitgevoerd, bulderden alle 47 Venturas, geleid door W/C R.H. Young, AFC, OC van Squadron 464 (Ventura II, AJ466 SB-H), laag over Feltwell – een indrukwekkend gezicht over het grondpersoneel – toen ze koers zetten in zuid-oostelijke richting. Het staartstuk van W/C Young's vliegtuig was geel geverfd en het staartlicht was aan om duidelijk te maken wie de leider was van deze ongebruikelijke formatie. Squadron nr. 21 bleef er dicht achter in een gelijke, maar kleinere, formatie. Men had gemengde gevoelens aan boord van het vliegtuig. "Het doel zoals het in de instructie naar buiten was gekomen was opwindend genoeg, maar Eindhoven lag toch wel een heel eind in vijandelijk gebied en ofschoon we vlak boven de grond zouden gaan vliegen, ik voor mij, zou gelukkiger zijn geweest met de extra snelheid van een Mosquito of Boston, vooral aangezien de Venturas als laatste op het doel zouden afgaan", herinnert Reggie Goode zich erover nadenkend. "Maar we formeerden ons, passeerden dan de Engelse kust en konden er niet aan ontkomen aangegrepen te worden door de aanblik van de gesloten formatie rondom ons heen".

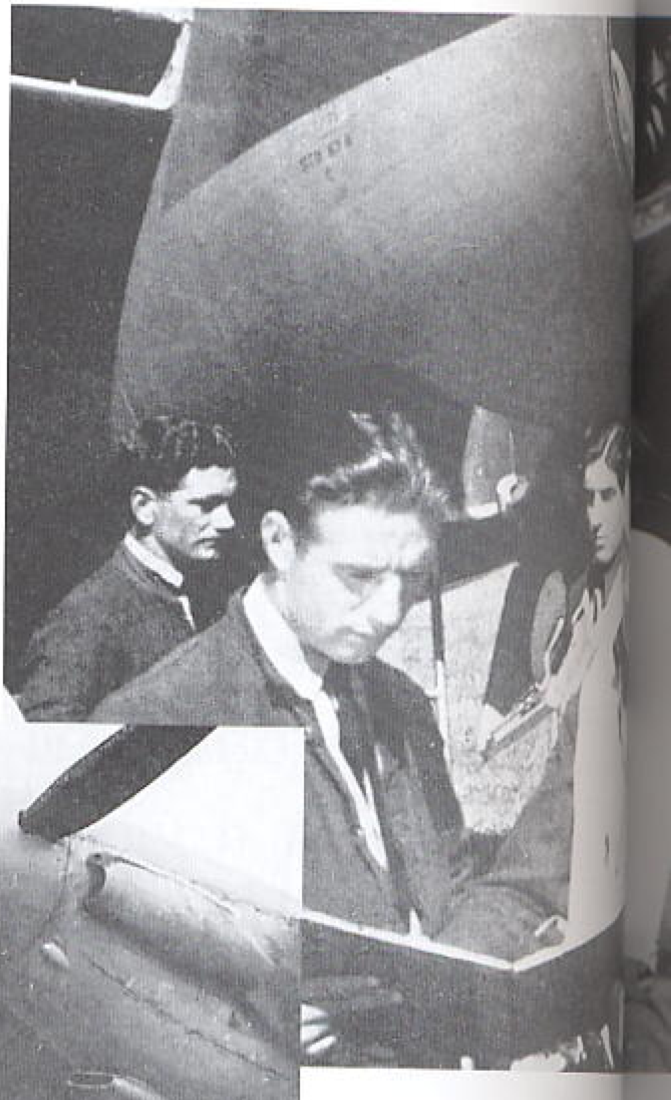
De Venturas onderweg

S/L A.F. Carlisle (Ventura II, AJ491 SB-P) vloog achteraan om te helpen de formatie in de gaten te houden en te voorkomen dat er samenklontering zou ontstaan of achterblijvers.

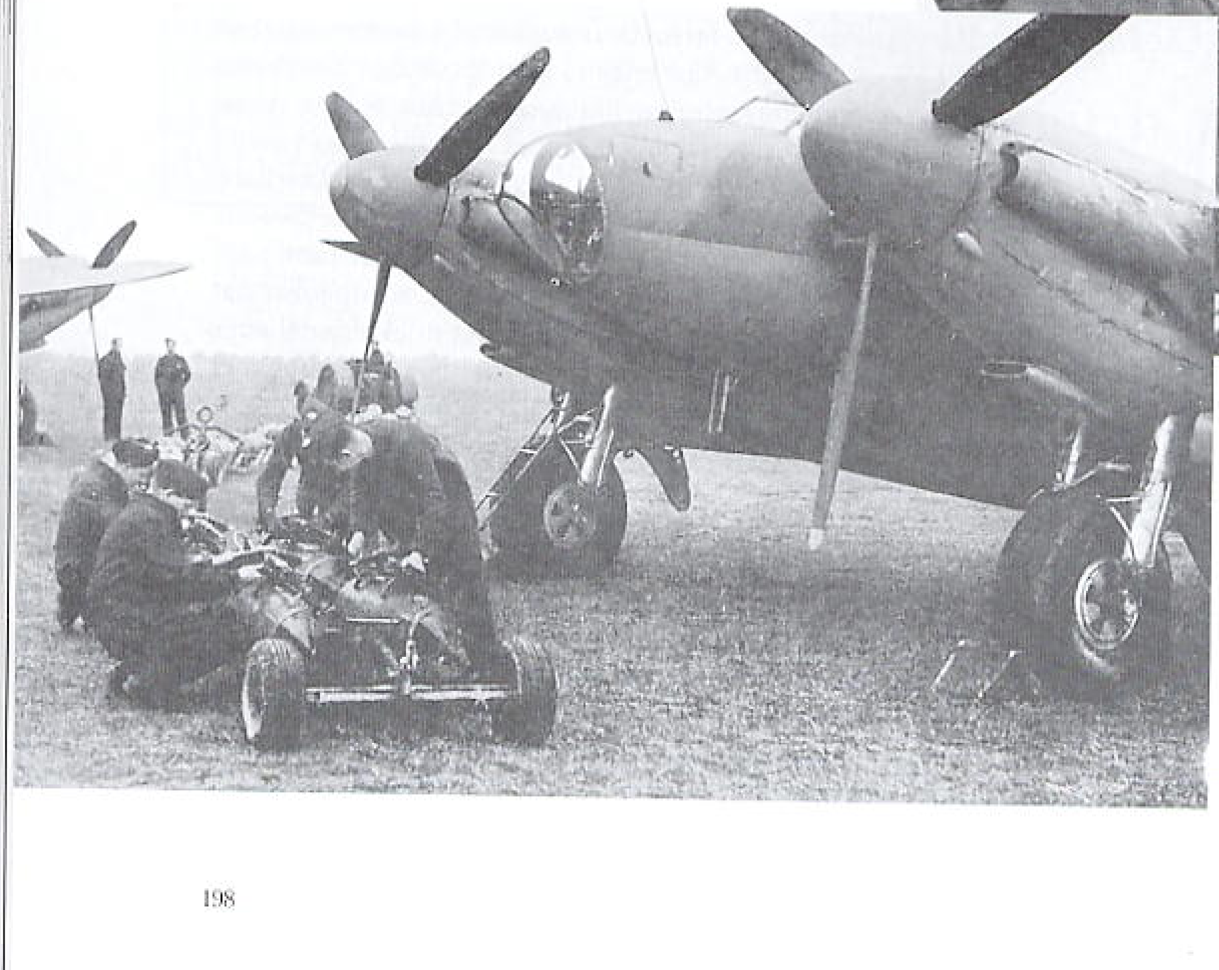
"Tijdens de oefeningen", schreef hij, "hadden wij onze eigen formatie ontwikkeld gebaseerd op een V-formatie van telkens drie toestellen die in een ondiepe schuine lijn naar rechts achter, bijna naast elkaar vlogen, zodat de leider een toestel had aan de linkerkant en vier aan de rechterkant. Vier of vijf gelijke rijen volgden maar de tweede en vierde waren om en om een halve afstand naar links geplaatst. De formatie was zo opgezet dat ze paste op de breedte van het doel, er snel overheen kon vliegen zonder ernstige problemen met luchtwervelingen te krijgen en om na het bombarderen een draai naar links te kunnen maken. De lange oefeningen hadden betekend uren lang vliegen in de luchtwervelingen van al de voorop vliegende toestellen en op een geringe hoogte kon men niet een halve meter of zo hoger of lager gaan om uit die turbulentie te komen. Venturas werden "zwangere varkens" genoemd en de bladvormige propellers, aangedreven door 2000 pk motoren, veroorzaakten enorme luchtwervelingen. De besturing was sponsachtig, zwaar en het



344. Ventura's in formatie.



duurde wel even voordat ze effect had. Het waren varkens om mee te vliegen onder de omstandigheden zoals beschreven en ze lieten ons vermoeid, transpirerend en slecht gehumeurd achter.
Denis Barnett ging naar Oulton om Squadron 88 uit te zwaaien en zei dat alles in orde was met iedereen in topconditie. De bemanningen van de Bostons klommen in hun toestellen met landkaarten, potloden, knieblocnotes, helmen tegen granaatscherven van de luchtafweer, parachutes, ontsnappingsspullen, geld, zwemvesten, foto's van echtgenote of vriendin (maar geen persoonlijke portefeuille), blikjes glucose en kauwgom en een konijnenpoot, als je tenminste zo iemand was.
Achter Pelly-Fry aan wegtaxiënd was zijn nummer twee, die merkwaardige kerel P/O "Jock" Camp-



345. Ook deze Mosquito wordt van bommen voorzien.

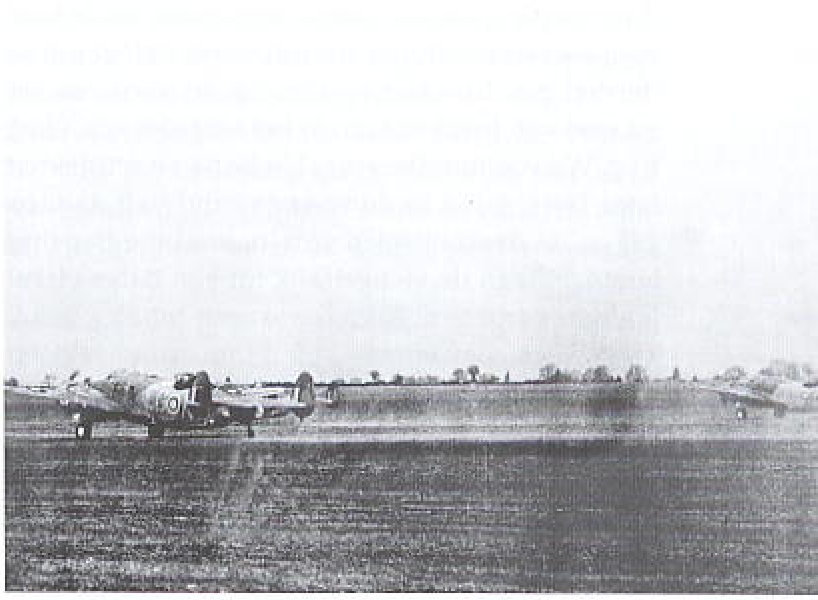
bell (Boston III, Z2233 RH-K) die, in geval Pelly-Fry iets zou overkomen, de leiding zou overnemen. Lang, knap, van top tot teen een Schot als hij was, en voor de oorlog de crooner van Joe Loss zijn band, was hij ook een voortreffelijke piloot die zo nauwkeurig vloog dat hij net zijn leider's schaduw was, altijd aanwezig, altijd op dezelfde plaats en altijd op precies een vleugellengte afstand. Deze twee bemanningen zouden vanaf geringe hoogte de aanval openen.

Nr. 88 zou ook het camera-squadron zijn. F/O G.W. "Skeets" Kelly (vliegend met Boston – Z2233 RH-K) en F/L "Charlie" Peace hadden veel moeite gedaan, het maken van foto's van de operatie

346. Er wordt onderhoud gepleegd aan een Mosquito.

zeker te stellen. Hun eindproduct, hoewel beschadigd door een ongeluk bij het ontwikkelen, zou op de filmdoeken van het Koninkrijk gevierd worden.

De 36 Bostons in groepen van zes hadden zich spoedig geformeerd en waren, op geringe hoogte, op weg naar de kust van Essex. De wind was zwakker dan voorspeld, met als gevolg dat de snelheid moest worden opgevoerd met het oog op het bereiken van de doelen op E.T.A. (Estimated



347. De Ventura's van 487 Sqn. stijgen op van de basis "Methwold". Op de achtergrond de "O voor Oranje" wordt gevlogen door Terry Taylor.

Time of Arrival – geschatte tijd van aankomst) en het ontmoeten van de eigen jagers bij het teruggvliegen.

De kust in zicht

Tegen de tijd dat de kust was bereikt was Boston W8293 RH-Z (F/S A.B. Wilson) van Squadron 88 omgedraaid wegens het uitvallen van een motor. Boston AL755 OM-P (F/O Bance) van Squadron 107 had problemen met het luik en brak ook de vlucht af.

De Mosquito namen een meer noordelijke koers. De wolkenbasis was slechts 60 meter en iedereen vloog werkelijk heel laag. Op enige afstand voor de vijandelijke kust had een Ventura motorpech en stortte in zee (verongelukte ter hoogte van Oostkapelle om 12.17 u. Volgens het "Operations Record Book" was dit Ventura I AE701 EG-F van Squadron 487, gevlogen door F/S A.G. Paterson).

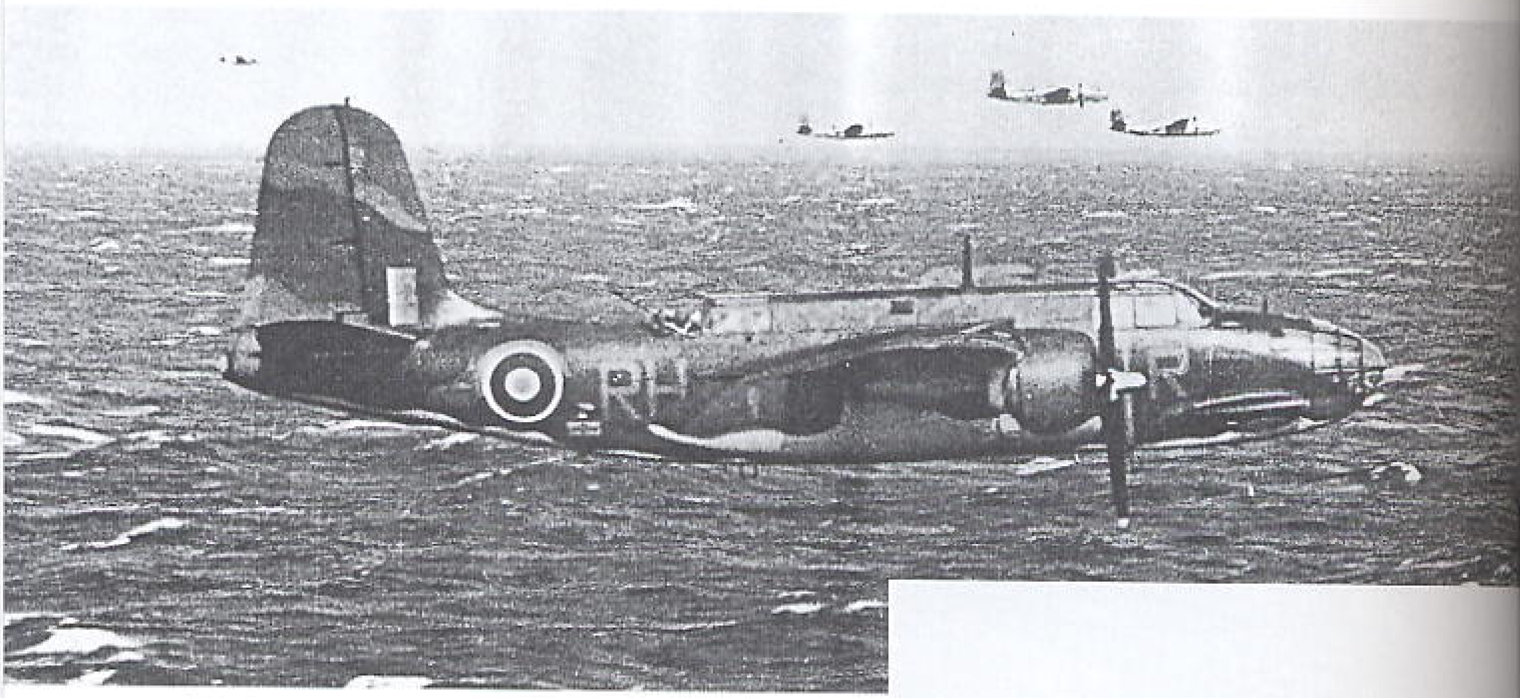
"We vlogen allemaal vlak boven het water en toen de Nederlandse kust zichtbaar werd als een vuile lijn aan de horizon, vroegen we ons af of dat voldoende was om 't vuur van de luchtafweer dat vanaf kanonopstellingen aan de Hollandse kust op ons werd losgelaten, te vermijden", zegt Goode.

"Zware kustverdediging – scheepsgeschut veronderstel ik – begon op onze compacte formatie te schieten toen we nog enkele mijlen ver weg waren", herinnert Tony Carlisle zich.

"We konden de diverse waterkolommen zien die met verrassend geregeld tussenpozen opspatten en hoefden er alleen maar op te wachten!".

Bij de kust begon de hele formatie een golvende ontwijkingsactie. F/O R.A. North (navigator) vloog in een van de toestellen van Squadron 487 (EG-B).

"Toen we over de zoutwater-moerassen bij de kust heenkwamen", vertelt hij uitvoerig, "vlogen honderden geschrokken eenden op en voor ons uit en veel van hen kwamen in botsing met een vliegtuig. We voelden tweemaal 'n bons en ontdekten later twee gaten in de voorste rand van de vleugel en de overblijfselen van 'n eend die benzineleidingen van de vleugeltank tot een halve cirkel hadden verbogen. Anderen waren minder gelukkig geweest toen vogels door de voorruiten vlogen en bloed en veren in de cockpit terecht kwamen



348. *De Boston van P/O Jack Peppiatt onderweg naar Eindhoven.*

–onprettig en zeer gevaarlijk. We voelden ons opgelucht toen we bouwland bereikten.

Commandant W/C/ J. Pelly-Fry onderweg met de Bostons

Voor ons uit waren de Bostons, dank zij Jock Cairns, precies bij het landaanvliegpunt terechtgekomen. Bij het oversteken van de Oosterschelde hadden ze te maken gehad met luchtafweer en werd op hen gevuurd met zwaar afweergeschut aan de zuidkant van Schouwen, hoewel de granaten gelukkig te kort vielen. "Die schutters hoorden in de kerk te zitten", dacht Pelly-Fry.
Op hun beurt mitrailleerden de Bostons verscheidene aken die door sleepboten werden voortgetrokken. Het was 12.11 u. toen P/O Freddie Deeks, navigator bij F/L John Reeve in AL693 RH-U die de tweede box van zes toestellen van Squadron 88 leidde, noteerde dat ze, precies op koers, over Colijnsplaat heenvlogen (Jim Moore behoorde ook tot de bemanning van AL693, hij was de staartschutten).

Vier minuten later passeerden ze, ongeveer 4,6 km. ten zuiden van Bergen op Zoom, de kust waar de Boston-strijdmacht een mengeling van accuraat licht en zwaar afweervuur tegenkwam, dat maakte dat het squadron heftige actie moest ondernemen, zwenken en spiraalvormig bewegen.

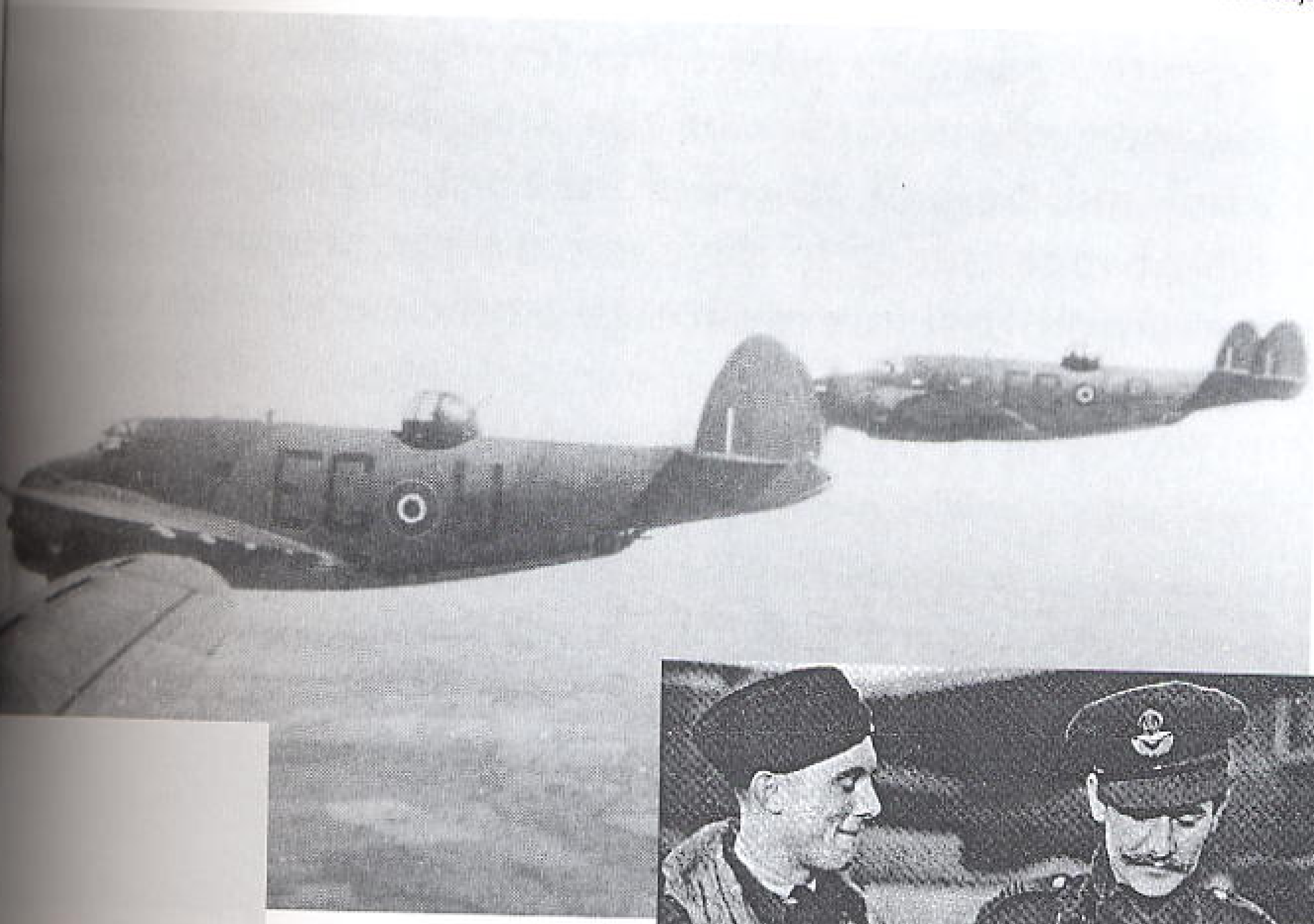
De eerste verliezen

Het was waarschijnlijk dit luchtafweerspervuur dat de Ventura II AJ213 SB-N van Squadron 464, gevlogen door Sgt. S.C. Moss, neerschoot om

12.18 u. Zodra het schieten vanuit putten in het zand gepasseerd was, werd de koers gewijzigd naar het eerste draaipunt in het binnenland. Plotseling zaten de bommenwerpers midden in troepen vogels waarvan het onmogelijk scheen er zonder botsingen doorheen te vliegen. En inder-

daad, veel vliegtuigen werden geraakt en dit was de eerste operatie waarbij vogel-aanvaring werd gezien als een zeer ernstig risico.
De krokodil die de koude, onherbergzame Noordzee was overgestoken kwam naderbij. Het zicht was goed, ongeveer 13 tot 19 km. en vanaf de landaanvliegpunten werd de koers zonder moeilijk-

350. Ventura's van het 487 Squadron boven Norfolk.

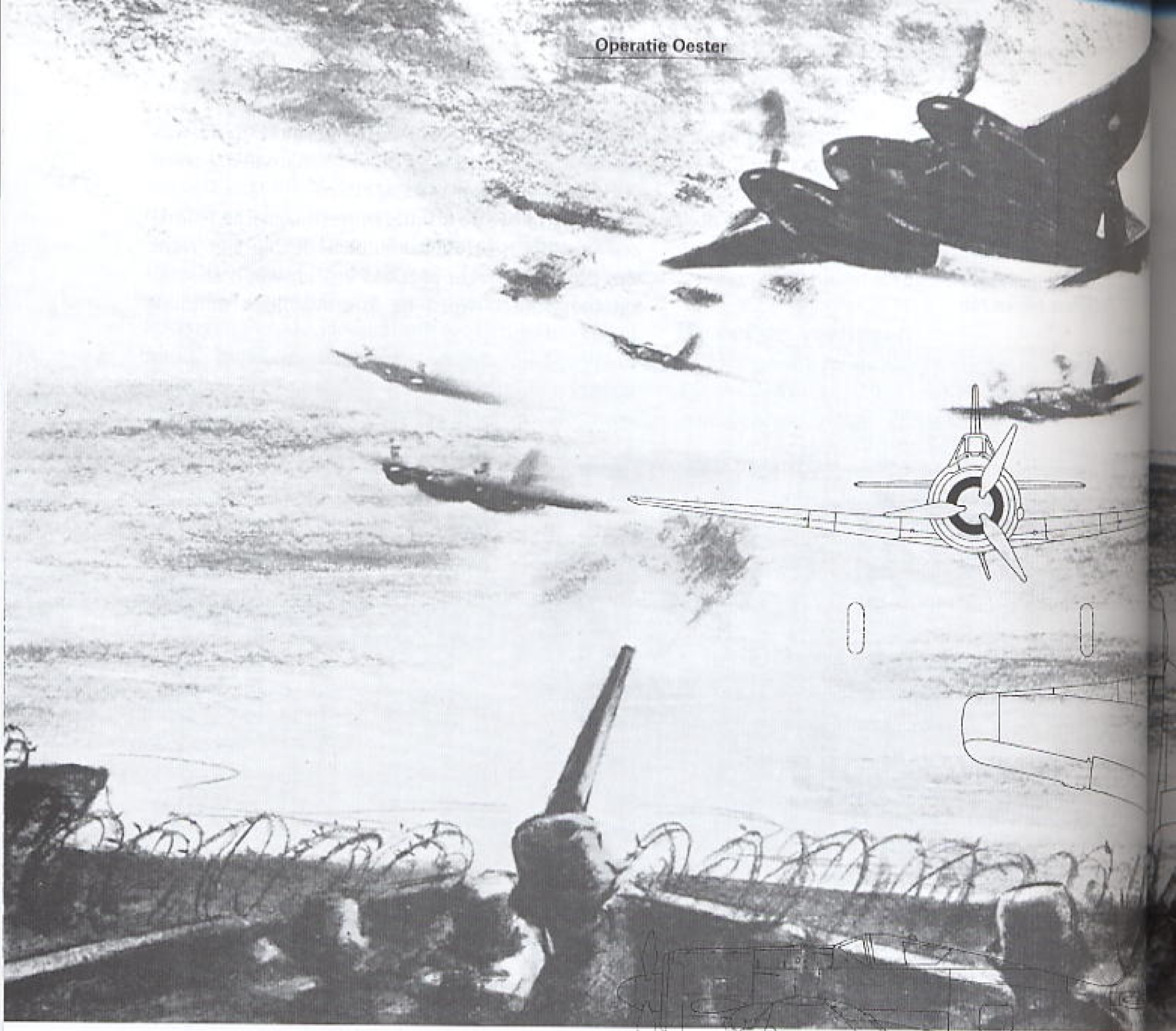


351. Sgt. Ted Leaver, D.F.H. "Yogi" Yates-Earl en F/O Ken Houghton D.F.C. van 226 squadron (AL678"R") tonen het hoofd van een vogel (meeuw) welke de Boston binnengedrongen was.

349. De Duitser Meisner maakte vanuit het hospitaal in Bergen op Zoom deze opname van zeer laag vliegende Ventura's.

heden aangehouden waarbij de bommenwerpers toen ze over het platteland met wegen, spoorlijnen en smetteloos schone kleine Hollandse gehuchten raasden, heggen en bomen net ontweken terwijl Jock Cairns, de navigator van Pelly-Fry (in Bostons Z2236 RH-G), voortdurend de landkaart in de gaten hield en kleine koerscorrecties doorgaf. Zijn piloot had weinig tijd om op zijn strokenlandkaart te kijken maar keek alleen maar uit het raam, nu en dan op zijn horloge, zei heel weinig en vroeg zich af waarom zijn handschoenen zo vochtig aanvoelden.

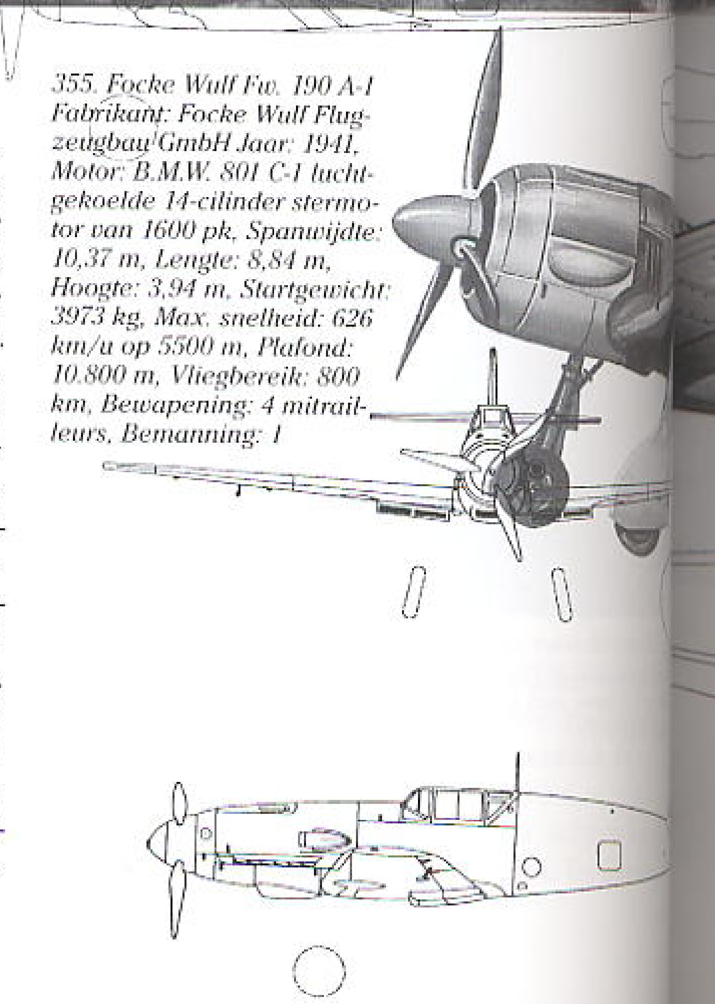
352. Hiet het hoofd van een eend die ook de cockpit binnenkwam.



353. De Mosquito's ondervinden last van het Duitse luchtafweer als ze de kust naderen.

Vanuit de Bostons zag men een FW-190 opstijgen vanaf vliegveld Woensdrecht dat rechts van hen lag. Hij draaide in een boog om aan te vallen maar bleef spoedig achter. Het enigszins meer zuidelijk vliegpad van de Venturas bracht hen recht over het zeer sterk verdedigde vliegveld Woensdrecht. F/O North was ongeveer 90 meter verwijderd van zijn leider en herinnert zich hoe "de opluchting na de eendentoestand slechts van heel korte duur was toen we plotseling onder vuur kwamen van luchtafweergeschut en vanuit machinegeweerstellingen rond het vliegveld. We voelden ons zeer kwetsbaar boven deze open vlakte en vuurden terug. W/C Seavill vloog links voor ons en we ware bezig in formatie met hem te komen. Plotseling zakte zijn vliegtuig 3 meter, raakte de grond en ontplofte onmiddellijk. Enkele seconden later waren we weg bij het vliegveld en maakten bomen en huizen dat we ons minder blootgesteld voelden". (W/C Seavill vloog de Ventura

355. Focke Wulf Fw. 190 A-1 Fabrikant: Focke Wulf Flugzeugbau GmbH Jaar: 1941, Motor: B.M.W. 801 C-1 luchtgekoelde 14-cilinder stermotor van 1600 pk, Spanwijdte: 10,37 m, Lengte: 8,84 m, Hoogte: 3,94 m, Startgewicht: 3973 kg, Max. snelheid: 626 km/u op 5500 m, Plafond: 10.800 m, Vliegbereik: 800 km, Bewapening: 4 mitrailleurs, Bemanning: 1



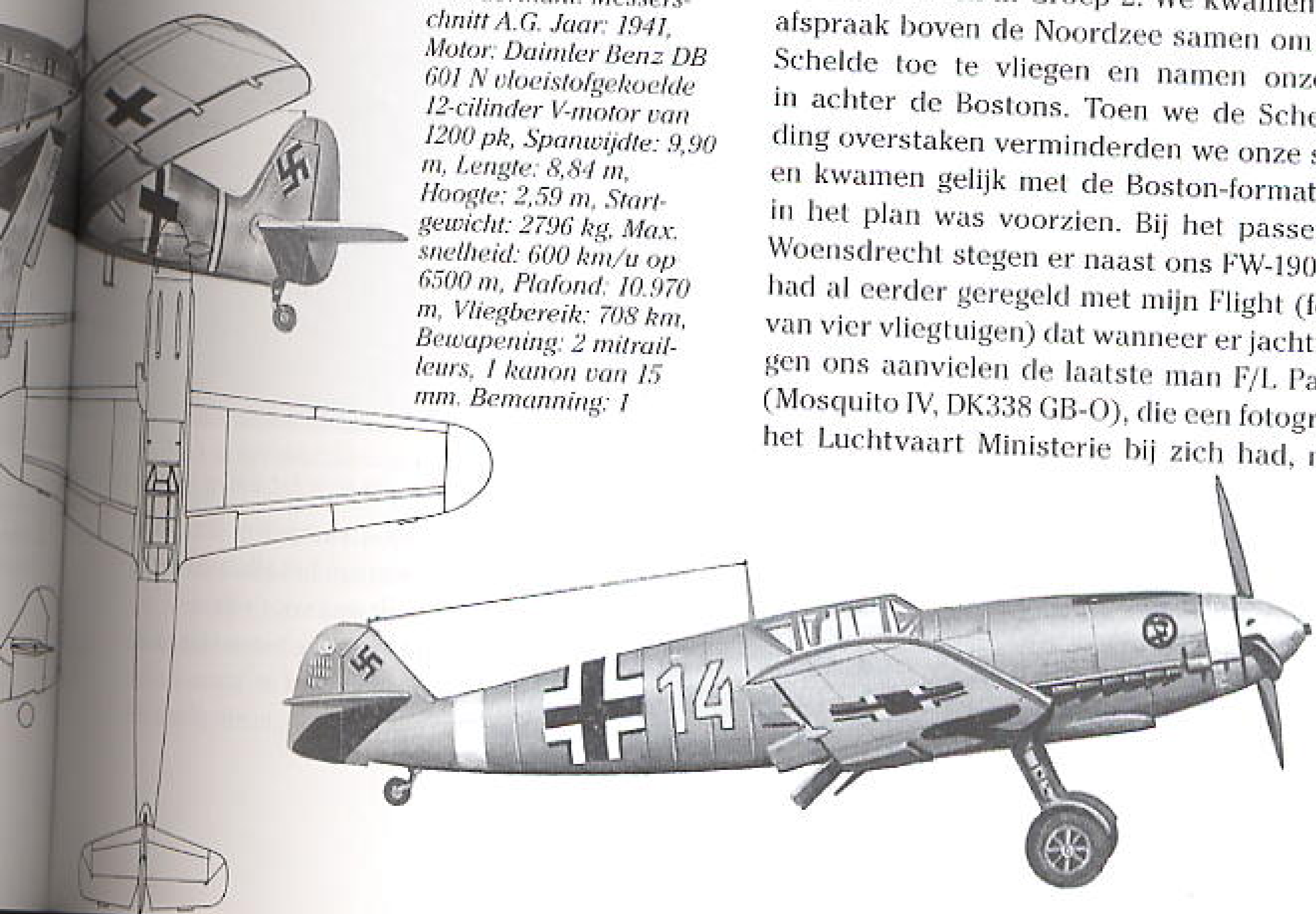
354. *Commander Edwards.*

AJ196 EG-C, 487 Squadron, geraakt door luchtafweergeschut stortte het neer op vliegveld Woensdrecht).
Ook andere vliegtuigen werden geraakt; het toestel van F/L Carlisle kreeg een 20 mm granaat in de rechter motor. Sgt. Smock, een Canadees die bij Squadron 464 vloog, kreeg een heel harde lag tegen de klep-haken aan de rand van de vleugel, een verbazingwekkend gezicht (dit moet zijn Sgt. Swan, de piloot van Ventura I, AE695 SB-B, 464 Squadron). Hij verliet de operatie en landde met de achterkleppen omlaag met een snelheid van 256 km. per uur. Er werd wat steengruis in de vleugel gevonden, wat misschien betekende dat hij een schoorsteen had geraakt.
Een ander vliegtuig van Squadron 464, ofschoon geraakt in 'n motor, voleindigde toch de aanval. De Venturas bulderde voorwaarts zonder verdere belemmeringen. (Een andere Ventura I moet achtervolgd zijn geweest door jachtvliegtuigen, AE707 YH-N van Squadron 21, gevlogen door P/O H.T. Bichard, werd om 12.29 u. neergehaald bij Rilland-Bath, Zeeland. Dit gebeurde voordat de werkelijke aanval op Eindhoven begon).

Commander W/C H. Edwards met zijn Mosquito's

Beide Mosquito squadrons, geleid door W/C Hughie Edwards, VC, DFC (Mosquito IV, DZ365 GB-V) hadden een veelbewogen tocht toen ze over Nederland heenjoegen. S/L D.A.G. Parry, DSO, DFC (Mosquito IV, DK296 GB-G) haalde onlangs de operatie weer voor de geest: "Dit was de enige gemengde operatie van dit type die we ooit hadden in Groep 2. We kwamen volgens afspraak boven de Noordzee samen om naar de Schelde toe te vliegen en namen onze plaats in achter de Bostons. Toen we de Scheldemonding overstaken verminderden we onze snelheid en kwamen gelijk met de Boston-formatie zoals in het plan was voorzien. Bij het passeren van Woensdrecht stegen er naast ons FW-190's op. Ik had al eerder geregeld met mijn Flight (formatie van vier vliegtuigen) dat wanneer er jachtvliegtuigen ons aanvielen de laatste man F/L Patterson (Mosquito IV, DK338 GB-O), die een fotograaf van het Luchtvaart Ministerie bij zich had, naar de

356. *Messerschmitt Bf.109 F-2 Fabrikant: Messerschnitt A.G. Jaar: 1941, Motor: Daimler Benz DB 601 N vloeistofgekoelde 12-cilinder V-motor van 1200 pk, Spanwijdte: 9,90 m, Lengte: 8,84 m, Hoogte: 2,59 m, Startgewicht: 2796 kg, Max. snelheid: 600 km/u op 6500 m, Plafond: 10.970 m, Vliegbereik: 708 km, Bewapening: 2 mitrailleurs, 1 kanon van 15 mm. Bemanning: 1*



voorste formatie zou gaan en toen de jagers er aankwamen draaide ik met onze formatie weg. Ik kon ze van mij afschudden en onze formatie weer aan laten sluiten bij de anderen. De Mosquitos moesten ongetwijfeld op een voor hun nadelige manier opereren. We moesten vliegen met de snelheid van de Bostons die aanzienlijk veel lager lag dan onze normale kruissnelheid. In feite vlogen we op 'n keer zo langzaam dat we nog maar 32 tot 48 km. per uur boven het afglijden zaten. Toen een Mosquito in een hevige achtervolging van een FW-190 voorbij in omgekeerde richting vliegende Venturas bulderde, was dat voor veel bemanningen de enige keer dat ze een vijandelijke jager te zien kregen gedurende de hele operatie".

Om 12.23 u. vlogen de Bostons over Turnhout en verlegden hun koers naar het draaipunt op acht kilometer ten zuiden van het doel. De spanning in de leidende Boston was zeer hoog. "Toen we Eindhoven naderden", zegt Pelly-Fry, "keken we wanhopig uit naar die belangrijke spoorlijn die daar in de verte moest liggen. We zagen wel wat Eindhoven zou moeten zijn, maar het kon ook een andere stad zijn geweest. We hadden het spookbeeld van niet precies te weten waar we waren sinds de laatste positie-bepaling, maar we kwamen wel steeds dichter in de buurt van de geschatte tijd van aankomst bij het doel (ETA). En geen spoorlijn te zien! Het was onmogelijk dat ze hem hadden afgebroken – misschien om het metaal voor een ander doel te gebruiken?

Het "Belse lijntje"

Veronderstel dat we die ellendige spoorlijn niet vonden, wat dan? Er bleef niets anders over dan doorgaan en hopen".

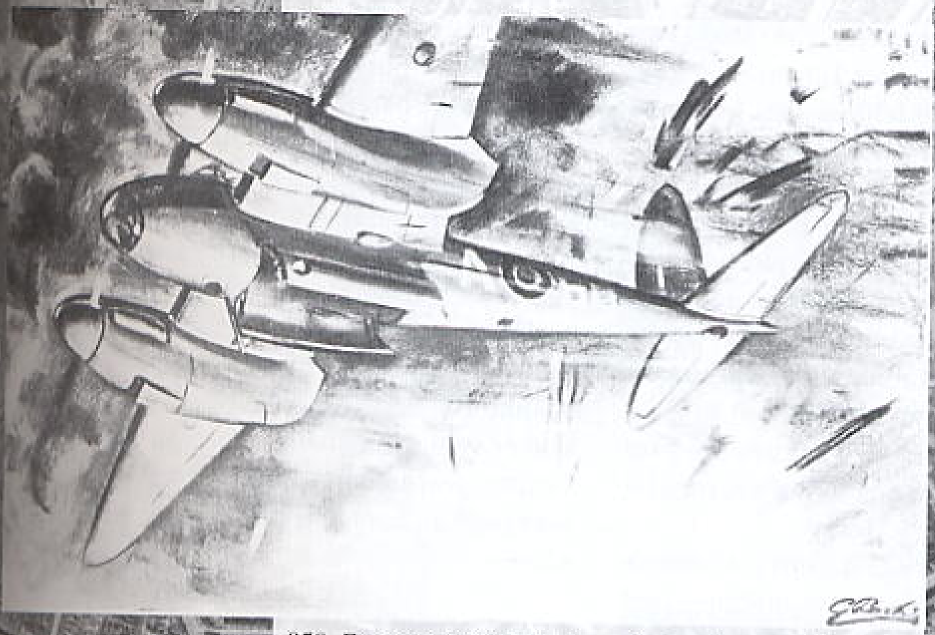
"Het is nog 'n minuut en dan behoren we de spoorlijn te zien", zei Cairns, waarna een flinke draai nodig zou zijn om de Boston-formatie naar de laatste baan toe te laten zwaaien. "We mogen gewoon niet over de spoorlijn heen komen, maar moeten er rusting heen draaien. Ik kan hem nog steeds niet zien..... ik zie er nog steeds niets van..... hij moet voor ons liggen", zei Pelly-Fry. Hij begon nu langzamerhand woedend te worden – en vloog op boomhoogte. Om zich heen starend zocht hij wanhopig de omgeving af – en dan: "Mijn God, rook. Het is van een locomotief", riep Cairns, "dit moet het zijn".

Ze waren gered door een dunne rookpluim, dwarrelende rook. Een zeer meewerkende korte trein die onbekommerd verder pufte in de richting van Eindhoven. Pelly-Fry begon aan een heel rustige draai naar links en vloog spoedig dicht langs de

357. Het "Belse" lijntje is op deze luchtfoto van de R.A.F. duidelijk te zien. Van onder links komt het richting centrum

spoorlijn. Ze gingen het klaarspelen. Beter nog ze waren nu vast besloten om het allemaal werkelijk goed te doen. De zaak was voor elkaar.

Om 12.29 u. bereikte de formatie het aanlooppunt voor de aanval. Nog een minuut te gaan. De formatie van John Reeve was op de juiste plaats en



358. *Een mooie tekening van het onderaanzicht van een Mosquito. De bommenruimte is leeg.*

359. *De bemanning van Boston III, Z2234 MQ-X, 226 Squadron. V.l.n.r.: F/o "Jack" (Rutherford (R.N.Z.A.F.). S/l Kennedy en F/sgt. Eric Lee.*

klom van 15 meter naar 600 meter, net onder de wolkenbasis. Volgens het eerder opgesteld plan ging Jock Campbell achter zijn leider aan vliegen om hem bij de aanval te volgen. De fabriek, die ze nu met zekerheid konden herkennen, scheen in ieder opzicht net zo groot als de foto's, die ze tijdens de instructie, hadden laten zien. Men kon ze niet missen op geringe hoogte - en ze lag rechtstreeks op hun aanvlieglijn.

Nog 800 meter er vandaan klommen ze iets en bulderden er dan op af, om hun bommen door de ramen van de lampenfabriek te smijten, onderwijl wel licht afweervuur aantrekkend, want de schutters volgden de aanval op de hoofdfabriek, waar

S/L R.J.N McLachlan (Boston III, AL738 OM-Z) van Squadron 107 een andere – vlak boven de grond vliegende – kleine formatie leidde. Zijn bommen smakten in de andere kant van de bakelietfabriek en de hoofdgebouwen. Binnen een ogenblik viel het tweede gebouw links van de radiomontage afdeling, net voordat de bommen ontploften, wegduiken. De overige vliegtuigen meldden een overvloed aan treffers, op de machinefabriek, op de papier- en kartonopslagplaatsen en de radiomontage afdeling waarvan de grootste toren in rook afbrokkelde. De dichte formatie was zeer doeltreffend in haar optreden tegen de luchtafweeropstellingen en overstelpte de schutters.

Rampspoed was echter steeds dichtbij en enkele ogenblikken nadat Pelly-Fry zijn bommen – met 11 seconden vertraagde ontsteking – had laten vallen, begon zijn toestel hevig te zwenken. Een vleugel wees direct naar beneden en het vliegtuig helde al heel gauw scherp over naar rechts en leek inderdaad te gaan rollen.

"Ik gaf vol tegendruk met het rolroer om het weer in evenwicht te krijgen, maar het toestel reageerde niet naar behoren", herinnert hij zich. Wij waren bij het gemakkelijker doel maar het vliegtuig was geraakt en vloog in snelle vaart naar rechts over het dak van de fabriek. Jongelui die vlakbij aan het voetballen waren renden voor hun leven, terwijl mijn hoofdbezigheid was het vliegtuig in de lucht te houden. Ik deed al wat ik kon, bleef vol tegendruk met het rolroer geven, een beetje roer naar links en verzamelde alle mogelijkheden om een zo goed evenwicht te bereiken en bracht de machine zachtjes aan terug van haar koers die nu veel te ver naar rechts lag, zeer langzaam in een schuine richting bewegend. Een granaat had de vleugel geraakt, ongeveer op de hoogste ronding en wat bekleding eraf gescheurd ter grootte van een half eetbord. De hydraulische druk was gezakt van 540 kg. Naar 45 kg., hetgeen voor het landen niet veel goed voorspelde. Ik droeg de leiding over aan Jock Campbell en met Squadron 107 dat Squadron 88 op de voet volgde, kwamen we eruit met het maken van een wijde boog rond de achterkant van Rotterdam, terwijl daarentegen de route volgens plan was geweest via Boxtel, ten westen van Tilburg en Breda, terug naar Colijnsplaat om er onze jachtvliegtuigen te ontmoeten.

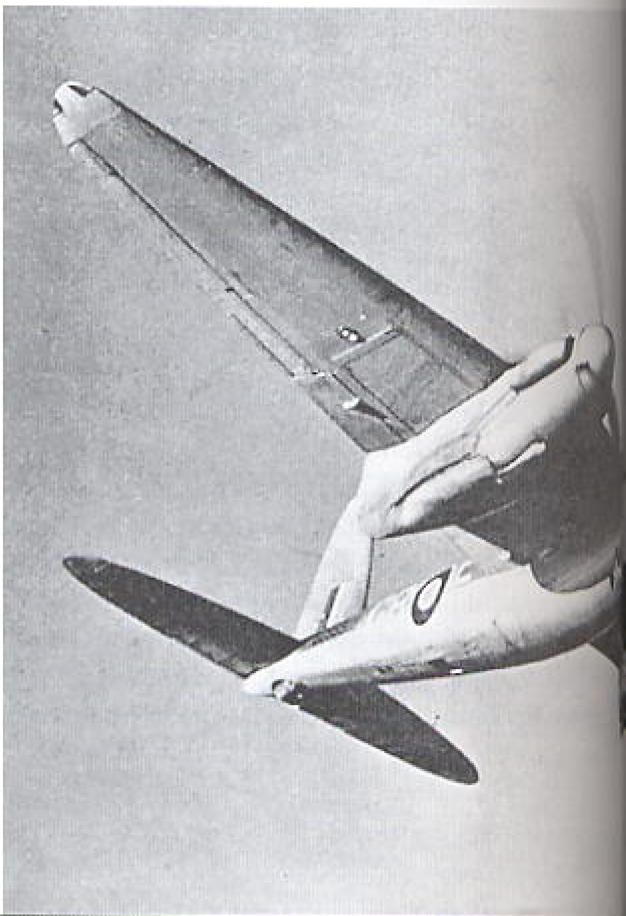
Inmiddels was het zuidelijke gedeelte van de fabriek ernstig getroffen, de rook golfde op tot 100 meter hoogte. Een enorme explosie schudde het noordelijk deel heen en weer en er waren veel kleine explosies in het westelijk deel. Tegen de tijd dat Squadron 88 zijn aanval had beëindigd stond het doel in vuur en vlam. Alle 12 vliegtuigen van Squadron 226 geleid door S/L J.S. Kennedy (Boston III, Z2234 MQ-X) en S/L G.R. "Digger" Magill (Boston III, Z2295 MQ-A) lieten hun bommen vallen, ondanks het in de hoofdzaak onnauwkeurige afweervuur. Tegen de tijd dat hun aanval voorbij was – in veel minder dan een minuut – had het doel met zijn fijngevoelige onvervangbare uitrusting een reusachtige klap gekregen. De Bostons – op een niet-bedoelde koers - maakten nu dat ze wegkwamen en naar huis, terwijl er veel van hen die achteraan vlogen zich niet bewust waren van de moeilijkheden die de leider was tegengekomen en alleen maar ernaar konden gissen.

De Mosquito's duiken

De Mosquitos bombardeerden in duikvlucht de noordelijke fabrieken en lieten hun bommen op de hevig brandende fabriek vallen. DZ371 XD-A (gevlogen door F/O J.E. O'Grady) van Squadron 139 werd geraakt door de nu wakker geworden luchtafweer en vloog weg, met een rookspoor achter zich aan, om via Utrecht en Amsterdam naar huis te gaan. Maar ze slaagden er niet in om naar hun basis terug te keren; ze vielen in zee, 48 km. ter hoogte van Den Helder.

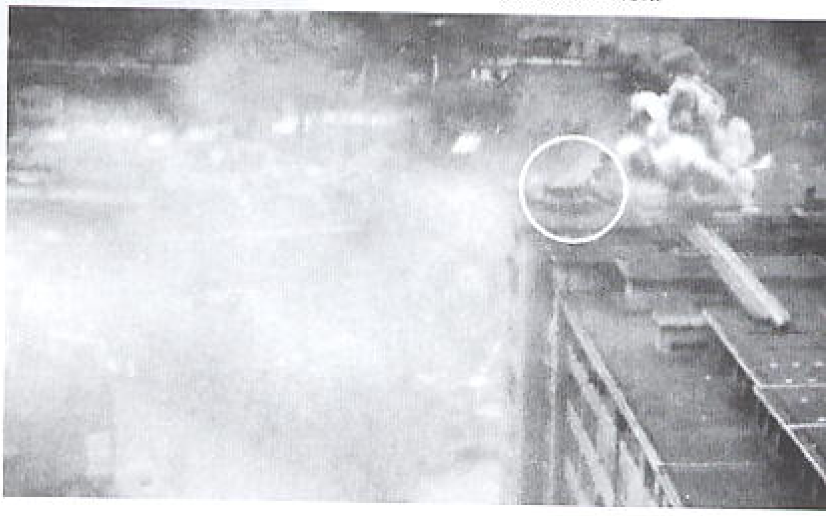
Een andere Mosquito voegde zich op een andere manier bij de Bostons en bleef, om veiligheidsredenen, voor enige tijd bij hen.

Als laatste vielen de Venturas aan, zes minuten na de aanval van de Bostons. Bij het aanvliegen voor de aanval kwamen ze dichtbij vliegveld Eindhoven en tegen de tijd dat de Venturas voorbij kwamen werd er daar vandaan met alles wat



360. Mosquito's in duikvlucht.
Gepubliceerd met toestemming Osprey Books G.B.

361. Een bominslag op gebouw EH (Witte Dame) juist naast een Duitse Flakopstelling. Op de achtergrond is vaag de Willemstraat te zien.



ze hadden op hen gevuurd. Tony Carlisle herinnert het als "hopen opzienbarende stromen rode bessen aan onze linkerkant. Toen we bij de fabriek aankwamen waren enkele schutters op de daken van nog staande gebouwen nog steeds aan het schieten en veel van onze rugkoepel-schutters die er een schrikaanjagend maar goed beeld van hadden, zagen hen er op los vuren temidden van rook en vlammende brandbommen. Hopeloos in de val bleven ze botweg horizontaal schieten met 20 mm. geschut en waarschijnlijk ook met enkele 40 mm. kanonnen".

Voor F/O Rupert North was de stad in zicht gekomen en daar –het doel-, "recht voor ons, een groot langwerpig gebouw, vijf of zes verdiepingen hoog en meer dan honderd meter breed met lagere keten ervoor. Licht afweergeschut nam ons onder vuur. We gingen met ons vliegtuig recht op het centrum van de hoofdfabriek af. Aan onze rechterkant en iets boven ons stond een vliegtuig in brand. Het hoofdgebouw was nu besprenkeld met rozen van vuur afkomstig van de brandbommen en een sluier van rook steeg er torenhoog van op. Alles werd even helemaal donker toen we door de rook heenvlogen – en ik bad dat er geen schoorsteen in de weg zou staan. Ineens zagen we de huizen weer waarvan er een of twee in puin lagen, een verongelukt vliegtuig en iets dat direct van het hoogste belang was: een hoogspanningskabel die we moesten ontwijken.

We begonnen nu weer met in formatie te gaan vliegen. In het strijdgewoel zag ik een van onze vliegtuigen dat zeer dichtbij en een beetje lager vloog, steeds meer op ons toekomen. Toen ik tegen de piloot schreeuwde op te trekken om hem onder ons door te laten gaan, steeg het andere toestel ineens heel scherp en joeg over ons heen. Even later meldde de piloot met dat we de andere machine hadden geraakt".

362. Een mooie opname van de Mosquito tijdens de vlucht.

362a. Het Britse "Polygoon-journaal" maakt melding van de verwoesting van "Philips Radio Works".

(i) Lower the camera into the mounting. Secure the camera by screwing home the two thumb-screws.

(ii) Attach the motor, push switch or Type 35 control and pilot's indicator lamp to their respective wedge plates.

(iii) Make the electrical connections, taking No. 1 lead from the supply to the electrical control or push switch, No. 2 lead from the electrical control or push switch to the gearbox, No. 4 lead from the gearbox to the motor, and No. 3 lead from the electrical control to the pilot's indicator lamp (this lead is not employed when the push switch control is used). (AL 16)

(iv) Loosely coil all spare lengths of lead and tie them securely so that they are free from all flying control cables.

(v) Operate the camera electrically for three exposures to wind unexposed film into position in the focal plane. Ensure that the film wind indicator is moving.

(vi) Check the shutter setting and the lens aperture.

(vii) Set the counter of the Type 35 control to zero and inspect all locking bolts and catches.

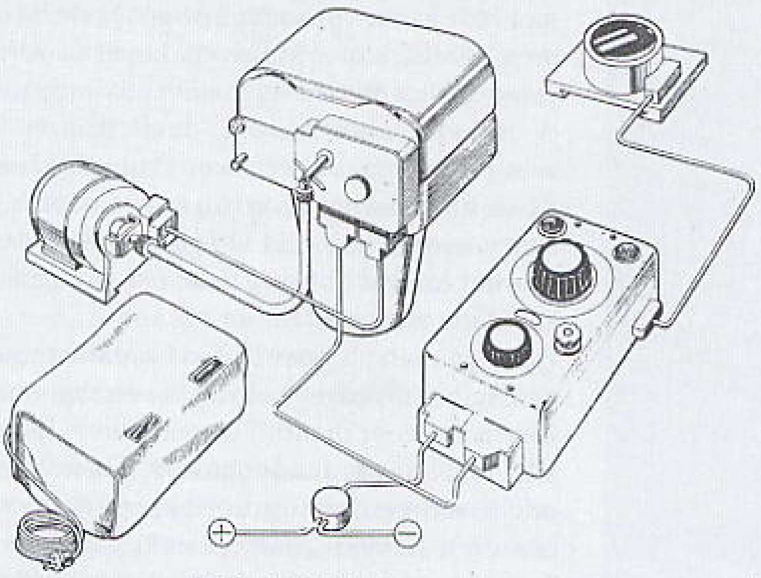


Fig. 12.—A typical aircraft camera installation

26. *Gland sealing.*—As no perspex panel is now used over the camera aperture, a fabric sealing gland is provided to seal off this part of the camera. The gland permits a moderate amount of tilt fore and aft. A bung is provided to seal off the aperture when the camera is not in position.

27. *Heating for low temperature operation.*—If low temperatures are likely to be encountered, an electrically heated muff and cone lagging sleeve should be fitted to the camera.

28. *Camera tilt.*—When the angle of the camera is adjusted on the ground before flight, due allowance must be made for the difference in attitude between level flight at the time of photography and the ground position.

29. *Embodied leads.*—Recent aircraft are installed with numbers 1, 2 and 3 leads, and the Rotax panel-mounted type of indicator light. The wiring is usually completed up to and including the plugs or sockets on the camera control or gearbox.

Introduction

1. The F52 camera ... airc
and has an 8½ x 7 in form... perfo
as one of a bank. In the ... can
but with its picture area ... 10
sequent interpretation.

2. The camera is in fo...

(1) Camera body ... gla
removable Mk. 6 foc... with
provide a range of ... from 1/

(2) 500 exposure ... of film

(3) Interchangeable ... vari
and Mk. 6, 14 in.

Note...

Some 20 in lens ... prov
f/6·3.

(4) Separate motor drive.

3. The Mk. 1 and Mk. ... are a
climatically proofed. ... proc
to which modifications ... 85 h

(fig. 1) is [...] aircraft engaged in high altitude day reconnaissance [...]ormat on 5[...] perforated film. The camera may be used singly or [...]he latter [...] camera is directed at a different angle to the ground, [...]eas slightly [...] 10 per cent) overlapping its neighbour to assist sub-[...].

[...] four parts[...]

[...] containing [...] glass incorporating a minus-blue filter, and a [...]ocal plane [...] with Mk.2 gearbox. Interchangeable shutter blinds [...]f shutter [...] 1/210 to 1/420 second.

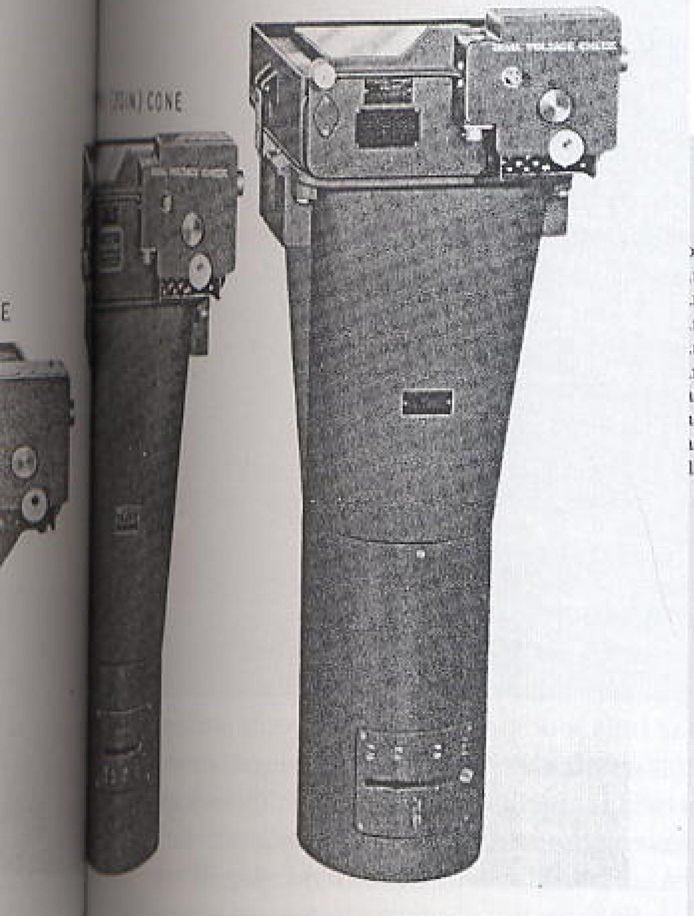
[...] magazine [...] of film.

[...]ble lens co[...] various focal lengths: Mk. 1, 20 in; Mk. 3, 36 in

[...]ns assemb[...] provided with a full aperture of f/5·6, others one of

[...]r with fla[...]s.

[...]3 cameras [...] are available both in the original finish and also [...] Those cl[...] proofed cameras with bodies containing a gearbox [...] PHOT C[...] have been applied are also flame-proof.



363. De camera's die in de vliegtuigen gebruikt werden. Type F24 en F 25.

Introduction

1. The Type F.24 camera is designed on the unit system, permitting a straightforward interchange of units, both to meet particular requirements, and the replacement of defective parts. Exposures may be made singly by using the push-switch control, or at regular, predetermined intervals by the Type 35 control. The camera is fully automatic in operation and may be run from either 14 or 28-volt aircraft supplies.

Application

2. *General air reconnaissance*—This camera is used for day reconnaissance with a range of lens-cones of from 5 to 20 in. focal length. The range of lens has been augmented by the 3¼ in. extra wide angle. Lenses at present available are given in the table in para. 15.

3. *Hand-held camera.*—It can be used fo[...] hand-held oblique photography with the Typ[...] 21 mounting.

4. *Low altitude records.*—With the additio[...] of the mirror attachment and Type 48 contro[...] the camera is used for low altitude attac[...] records, being coupled to operate automatic[...]ally with the bomb release mechanism.

5. *Night photography.*—The F.24 is th[...] basic camera for night photography an[...] when coupled to the No. 19 or 20, Type 3[...] control is used for target identification o[...] night bombing raids; the 4·5 in. photographi[...] flash being used as the illuminant (A.P.1661E[...]

Brief description of units

6. *Magazine, Type A.*—This is the standar[...] magazine, taking up to 125 exposures of 5¼ in[...] width unperforated air film[...] It is divided roughly into tw[...] spool chambers—feed and tak[...] up—both of which are frictio[...] loaded to allow for changin[...] spool diameters during wind[...] over. The film is fed throug[...] the magazine by the needl[...] measuring roller, which [...] directly coupled to the gea[...] box. A visual exposure counte[...] and film wind indicator a[...] incorporated. The metal fil[...] spools are slotted to engag[...] with the spool dogs. Correc[...] adjustment of the spool frictio[...] loading is extremely importa[...] (*para.* 31 *and* 32).

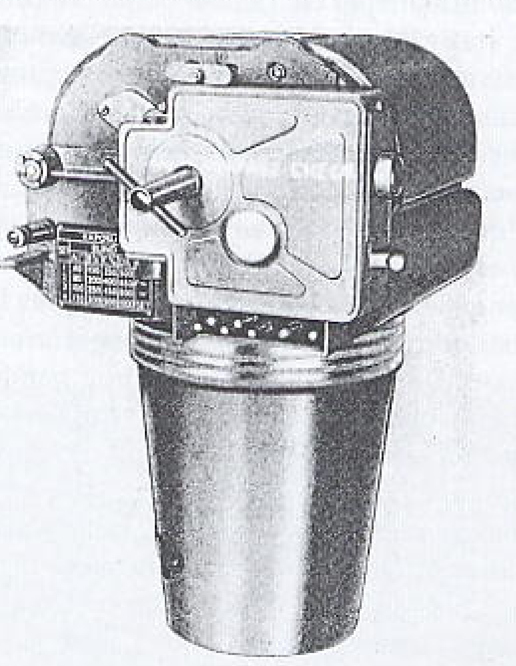
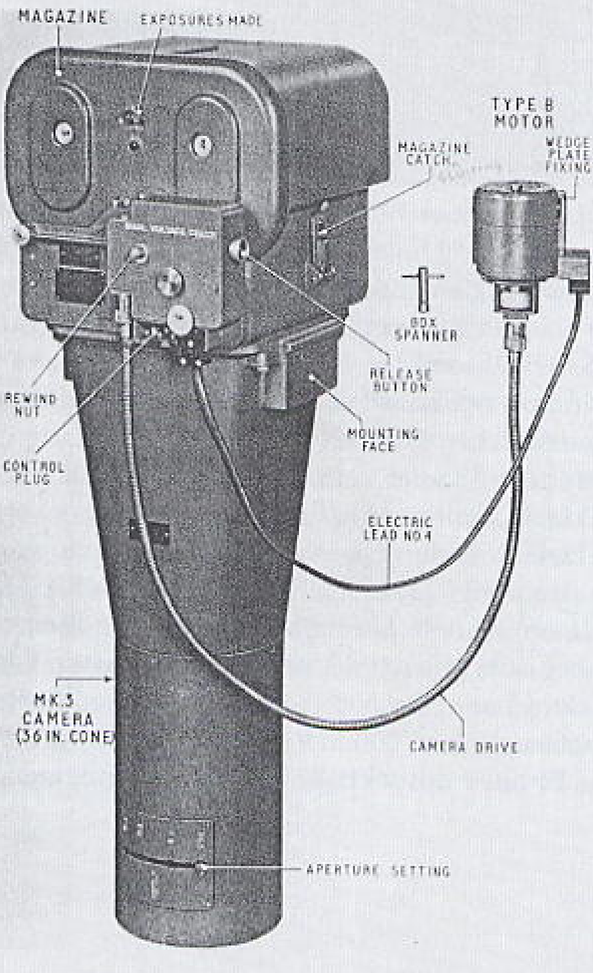


Fig. 1. Air camera, Type F.24

7. *Magazine, Type C.*—Th[...] larger capacity magazine tak[...] up to 250 exposures of 5¼ i[...] width air film. It is primaril[...] intended for use in Photograph[...] Reconnaissance Units. It [...] of similar design to the Typ[...] A, with the exception that [...] toothed measuring roller [...] normally fitted for winding ov[...] perforated air film. A need[...] measuring roller is supplied [...] an interchangeable spare f[...] using unperforated film, whe[...] perforated film is unobtainabl[...]

RESTRICTED

[...]otor
[...]mera
[...]mera
[...]mera
[...]mera
[...]mera
[...]gazin[...]
[...]gazine with cover removed 17
[...]gazine mechanism panel 17
[...]lm path 20

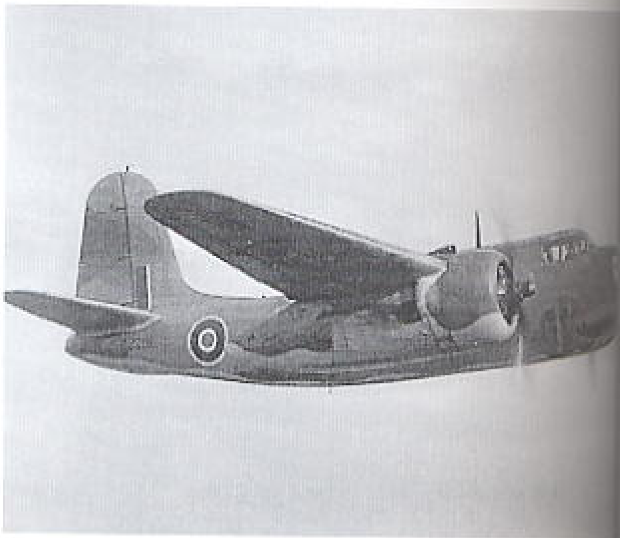


Reggie Goode die de kleinere fabriek aanviel vertelde dat, bij het aanvliegen van het doel, er overal in de buurt verschrikkelijk veel luchtafweervuur werd afgegeven en boven het doel, aan hun linkerkant, een hevig brandende Ventura bezig was om in formatie te gaan vliegen en toen ze hun bommen lieten vallen de rook van de brandende gebouwen het onmogelijk maakte iets voor hen uit te zien en dat er een Duitse schutter midden in de chaos met wat een machinegeweer leek stond te schieten en toen de bommen waren gelost ze via de intercom heel duidelijk een plotseling angstschreeuw hoorde, en toen de bommen weg waren en ze door de rook heen waren, ze voor hen uit hoogspanningskabels zagen die naar het scheen onmogelijk te vermijden waren, maar toch gepasseerd werden doordat de piloot besliste dat het beter was er onderdoor dan er overheen te vliegen. "Een haastige draai en het doel lag achter ons, de vlammen schenen hoger en de rook dikker. De enige zorg die we nog hadden was verdere vijandelijke actie te vermijden en vlug weg zien te komen uit Nederland. Er waren nu veel minder vliegtuigen in de formatie en ik hoopte dat de andere bemanningen veilig waren. Nu en dan werd er onsamenhangend door luchtafweergeschut op ons gevuurd, grote troepen vogels vlogen nog steeds op en de Duitse schutters schenen te denken misschien nog een of andere soort wraak op ons te kunnen nemen. Maar ze hadden geen succes".

Thuisvlucht

De thuisvlucht van de Venturas toen ze zich weer formeerden begon bij een punt noordelijk van de voorgeschreven baan. Dit werd spoedig gecorrigeerd omdat het noodzakelijk was te vermijden bij een zwaar verdedigde stad uit te komen na een wedren met hindernissen, met vlak over de bomen vliegen en het gebruiken van dezelfde ontwijkende bewegingen als boven de kust en het onder ogen zien van een plek met onnauwkeurig vuur van de kustverdediging op de oevers van de Scheldemonding. Er was een moment van opwinding aan boord van een toestel toen afweervuur drie lichtpatronen (Very-lights) trof en deed ontbranden. Snelle actie met een brandblusser maakte de zaak weer in orde.

Om 12.45 u. naderde een eenzame Mosquito van Squadron 139 (DZ314 XD-F, bestuurd door S/L J.E. Houlston) vanuit het noord-westen Eindhoven, met het doel foto's te nemen voor het vaststellen van de schade. Op 600 meter hoogte, net onder het wolkendek en 800 meter achter hem, werden twee Bf-109's ontdekt. Ze deden drie pogingen om dichtbij te komen maar konden niet de correcte afbuiging maken – ze waren gewoon niet snel genoeg om de Mosquito te pakken te krijgen. Negentig seconden later raasde de bommenwerper de wolken in en korte tijd daarna scheerde hij laag over de Philips fabrieken, die nu een



364. Een Boston tijdens de vlucht.

massa vlammen en rook waren. Ondertussen maakten de Bostons hun wijde bocht over Nederland, daarbij enigszins op een lijn komend, - tussen Dordrecht en Rotterdam door - en passeerden om 12.53 u. de Hollandse kust weer, ongeveer 8 km. zuid-westelijk van Den Briel. Op dit punt liet F/L John Reeve enige kogels neerregen op de kustbatterijen om de schutters af te schrikken. De Bostons werden door nog meer afweergeschut gevolgd, tot ongeveer 8 km. uit de kust en er waren jachtvliegtuigen in dat gebied.

W/C J. Pelly-Fry op stotterende terugvlucht

Hoe stond het met W/C Pelly-Fry die zijn beschadigde machine voorzichtig en met alle aandacht naar huis loodste? Er was een tweede probleem ontstaan. De rechtermotor - met de rechter-vleugel al in moeilijkheden kwam er dat nog bij - begon op te spelen. Met ploffen, knallen en zwarte rook en hij rammelde in zijn ophanging. Hij nam bij de linkermotor gas terug om het zwaaien tegen te gaan en zag dat de rechtermotor het beste zou draaien door hem in z'n vrijloop vast te zetten, iets wat beter was dan helemaal geen stuwkracht te hebben. De meeste andere vliegtuigen hadden hem nu onderhand wel ingehaald, terwijl hij grommend op de terugweg naar de vijandelijke kust was. Dan, plotseling, was de beurt aan "Buster" Evans, de schutter uit Cornwall die kalmpjes zei: "Twee 190's achter ons, op zeven uur, op 555 meter en dichterbij komend. Sta klaar voor corkscrew

Corkscrew! (spiraalvormige beweging). Alles wat Pelly-Fry kon doen was hoger- en dan weer lager vliegen, met een hoestende machine, net alsof hij op een miniatuur spoorweg reed, door een kunstmatig landschap op de kermis. Maar het werkte wel ongeveer 'n half dozijn keer. Tegen die tijd zaten ze boven zee en de 190's die hen achtervolgden gaven de jacht op. Vliegend op een hoogte van ongeveer 240 meter, met een snelheid van ongeveer 288 km. per uur, was het nu: terug naar Engeland.

Squadron 226 was over Hoek van Holland teruggevlogen en had met luchtafweervuur te maken gekregen tot op 8 km. vanaf de kust. Omdat ze hun jagerbescherming gemist hadden moesten ze al vechtend op weg naar de thuisbasis. Een achterblijver die slechts op een motor vloog, werd gepakt door een "190" net buiten de kust bij Renesse. Boston AH740 OM-A van Squadron 107, bestuurd door W/C Dutton kwam 12.59 u. na een gevecht in zee terecht. Bostons Z2252 OM-M van Squadron 107, bestuurd door W/O Reid werd om 12.52 u. door jachtvliegtuigen neergeschoten en stortte in zee; het toestel stond in brand toen het voor het laatst werd gezien.

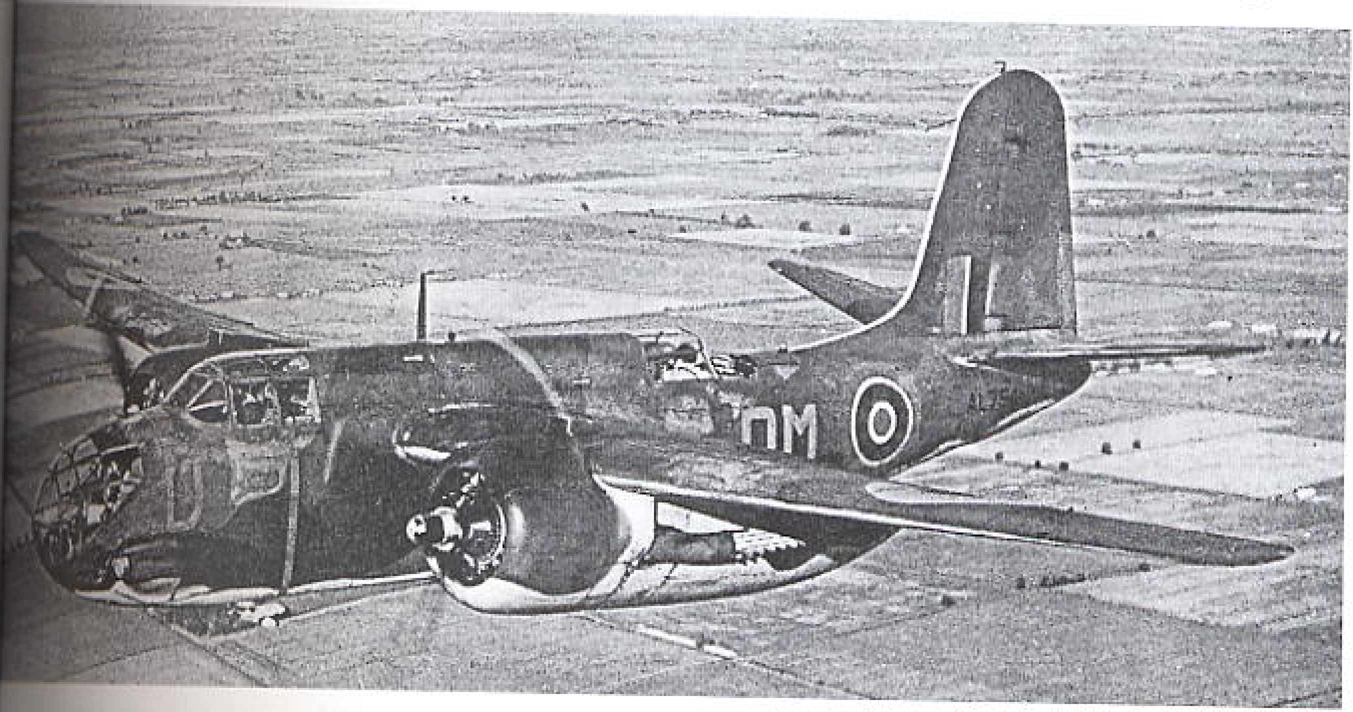
Bostons gingen verloren

Bostons AL737 OM-U van Squadron 107, bestuurd door Sgt. Maw, werd door verscheidene jagers neergeschoten en verongelukte in zee om 12.50 u. Van twee Bostons, mogelijk OM-M en OM-U werd aangenomen dat ze naar beneden ware gekomen in de Scheldemonding ter hoogte van Krammer-Volkerak. De Ventura strijdmacht ontmoette zonder verdere gebeurtenissen hun jagerbescherming op de afgesproken plaats en de begeleidende jachtvliegtuigen kwamen geen vijandelijke toestellen tegen. Lange afstand Spitfires begeleidde een beschadigde Ventura naar huis. Een andere Ventura I, AE687 YH-P (bestuurd door Sgt. A.V. Ricketts) van Squadron 21, waarvan een benzineleiding was getroffen en doorboord, vloog op slechts een motor over de Noordzee, totdat het op elf kilometer van Bawdsey een noodlanding moest maken. De bemanning ontsnapte uit het toestel via het boven observatieluik en werd gered door een ASR-boot vanuit Felixstowe.

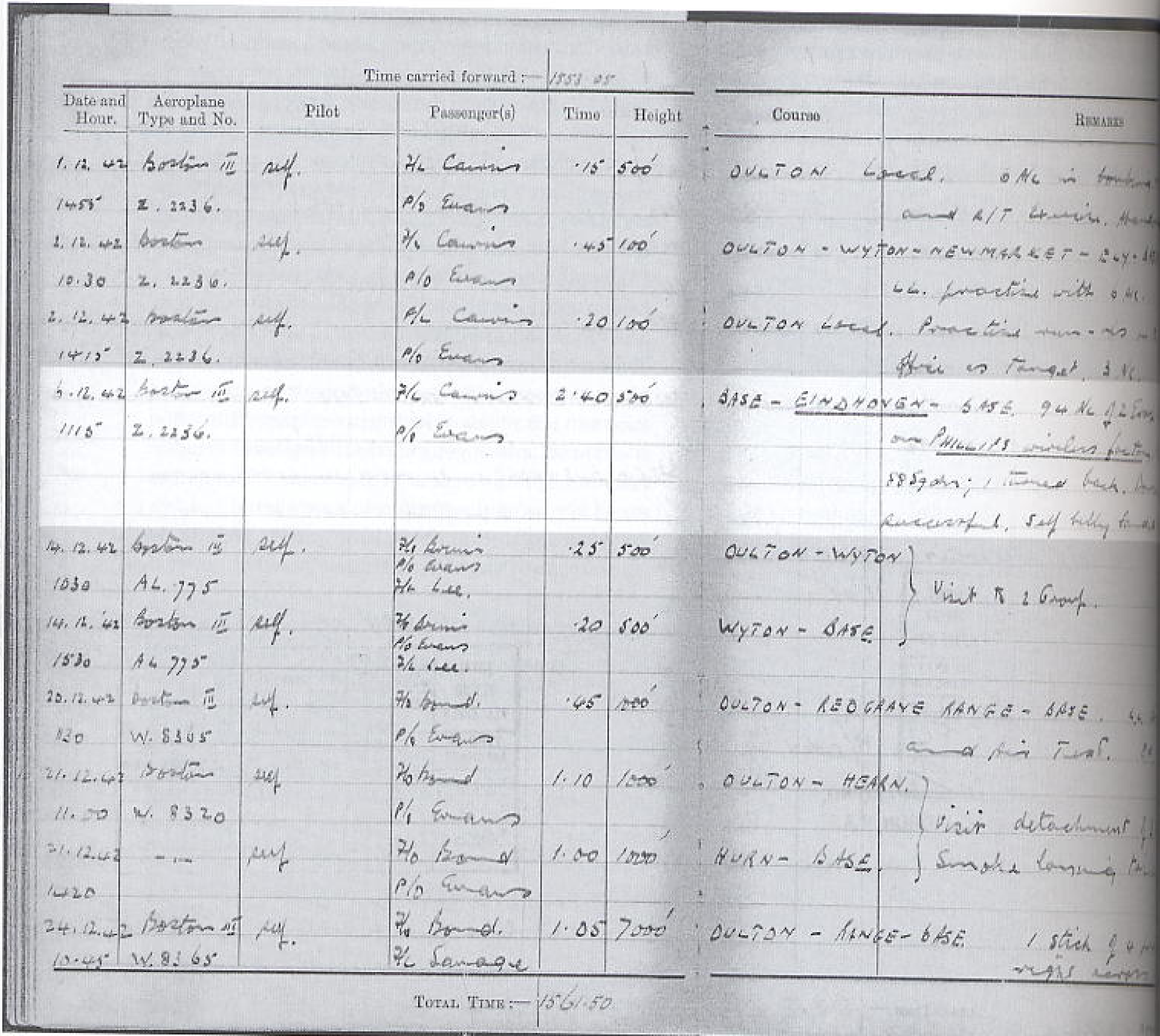
Twee andere vliegtuigen landden op een motor. Slechts drie vliegtuigen van Squadron 21 ontkwamen aan schade door luchtafweervuur, maar allen hadden schade opgelopen door vogelaanvaringen. Alles meegeteld deden 34 Bostons, 9 Mosquitos en 44 Venturas doeltreffende aanvallen.

23 vliegtuigen (Squadron 107) werden tijdens de operatie door vogelaanvaringen beschadigd, veel ervan toen de strijdmacht binnen joeg over de Hollandse kust. Men had dit verwacht.

Boven Colijnsplaat vloog een zeemeeuw door het perspexraam heen van de waarnemer van een Squadron 107-Boston, waarbij de binnenkomende luchtstroom al zijn kaarten wegblies. Hij gaf nu de koers aan vanuit zijn herinnering. Op de terugweg werd zijn vliegtuig boven de Oosterschelde door een Bf-109 aangevallen. Hij kwam vier keer op hen af, maar schoot mis en werd door antwoordend vuur beschadigd. Een Ventura waarnemer werd in zijn gezicht geraakt door een grote eend die door de voorruit heen naar binnen knalde. Tijdens de retourvlucht hield hij zijn helm voor het



365. Boston III, AL 754 OM-D 107 Squadron.



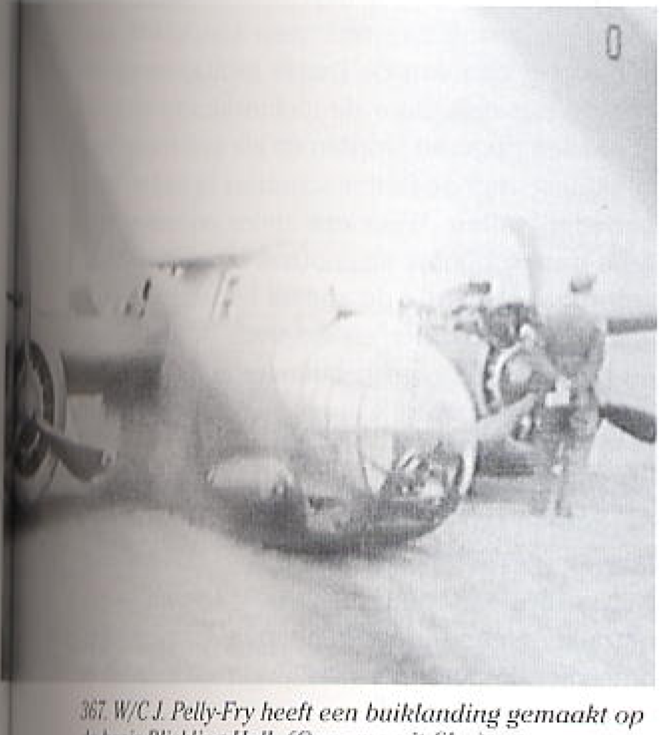
366. Een pagina uit het logboek van W/C J. Pelly-Fry. In het lichte vlak is te lezen over zijn buiklanding op 6-12-1942.

gapende gat in de ruit. 6 Bostons, 16 Venturas en 1 Mosquito waren beschadigd door vogel-aanvaring. Het was 13.25 u. toen de Bostons de Engelse kust bij Lowestoft passeerden. De rustige fasen van de oversteek vereiste controle op mogelijk afdrijven. Het herkennen van het landaanvliegpunt door de Venturas was zo nauwkeurig dat hun aankomst bij de Britse kust slechts een halve minuut te laat was! De Venturas hadden 2 uur en 45 minuten voer de vlucht gedaan; W/C Young werd later onderscheiden met de D.S.O. F/O Gordon Park (Ventura AJ468 EG-A) van Squadron 487, maakte een noodlanding in de Fens, wegens een uitgevallen motor. De Enige overige schade was een gebroken staartwiel-poot.
De Bostons, waarvan enkele door aanvallen door jachtvliegtuigen waren beschadigd, verkeerden in een tamelijk slechte toestand. Sgt. Tyler in de oudgediende Boston Z2211 RH-N, door luchtafweervuur beschadigde Z2211 RH-N van Squadron 88 moest een noodlanding maken op een vliegveld bij Lowesoft. F/S Nicols van Squadron 107 landde op vliegveld Ipswich met de voorrand van zijn vleugel doorzeeft met scherven van luchtdoelgranaten.

Commandant W/C J. Pelly-Fry landt na een hachelijke terugvlucht zonder landingsgestel op de basis Blickling Hall

W/C Pelly-Fry was nog steeds op weg naar huis met een, wat leek, afgrijselijk lage snelheid. "Jock bleef mij vertellen dat het nog 35 minuten duurde voor we bij de Engelse kust waren", herinnert hij zich, "terwijl hij heel erg goed wist hoe langzaam

we vlogen. Later gaf hij toe dat hij met opzet het verkeerde getal had gegeven alleen maar om te maken dat wij ons prettig bleven voelen.
De zogenaamde goede linkermotor kuchte en hield er drie of vier keer mee op en dan gingen we naar beneden, tot ongeveer 30 meter boven de toppen van de golven, voordat de motor weer aansloeg. Toen we eenmaal de kust bij Suffolk waren gepasseerd en het leger beneden niet op ons had geschoten, zoals ze soms deden, vond ik dat Blickling Hall er best goed uitzag en dat wij daar zouden gaan landen. Maar ik gaf de bemanning de gelegenheid er uit te springen, als ze dat wilden. Nee, ze wilden terug, of althans proberen terug te komen, helemaal naar Oulton.
We kwamen boven het vliegveld aan, riepen de toren op, meldden dat de Boston in slechte toestand verkeerde en dat ze zich gereed moesten houden de brokstukken op te rapen. Doordat het hydraulisch-systeem niet werkte, konden we via dat systeem de wielen niet laten zakken en de vleugelkleppen ook niet bedienen. Ik hield de wielen binnen (dat was het beste en met zo min mogelijk gas), en zette de kleppenhendel op "naar beneden", wat betekende dat de kleppen ten minste naar beneden klapten. Met de propellerbladen in de beste stand, de cockpitkap gereed om afgeworpen te worden, iedereen ingeriemd, kwamen we met nagenoeg 288 km. per uur – voor het geval we de weinige besturingscontrole die we hadden zouden verliezen – laag over de heg en naar het gras toe. Dan een lichte bons vanaf de buik van G-George, een schuiven dwars over het grasveld en dan: zalige stilte. We waren thuis.
We verlieten de Boston die er 'n beetje haveloos uitzag met verbogen propellers, gaten hier en



367. W/C J. Pelly-Fry heeft een buiklanding gemaakt op de basis Blickling Hall. (Opname uit film).

daar, het overgebleven stukje van de rechtervleugelklep er nog aanhangend, met de cockpitkap op de grond – en liepen naar de verkeerstoren. "Buster", die forse man uit Cornwall, vergat zichzelf zozeer dat zelfs hij mompelde: "een zeer gevaarlijke bende, werkelijk zeer gevaarlijk". We staken 'n sigaret op en gingen naar de overige jongens in het instructielokaal. Denis Barnett, goeie genade, stond daar te wachten om ook ons terug te zien. We probeerden vervolgens uit te zoeken wat er gebeurd was, wie er terug was en wie niet, wie iets gezien had en wat, wie dachten iets geraakt te hebben en wat. Daarna kwamen dan het gebruikelijke levendige geklets en de verhalen. De eieren met spek smaakten nooit beter dan op Blickling Hall".
Pelly-Fry werd voor zijn deel in de operatie onderscheiden met de D.S.O. Ook werden er acht DFC's en twee DFM's toegekend.
De onvermijdelijke vermakelijke situaties ontstonden weer. Hughie Edwards zijn navigator, F/O "Tubby" Cairns (broer van Jock) belde op, niet zozeer om te vragen of hij veilig terug was als wel om hem te vertellen dat hij een beroerde navigator was – hij kwam vijf minuten te laat bij het doel aan. Tijdens het geanimeerde gesprek vanuit Horsham, de thuisbasis van de Mosquitos, kwam de fotoafdeling met de direct verwerkte opnamen van de doelen. Op een van de foto's stond de stadhuisklok. Ze wees 12.30 u. aan – en dat was precies het tijdstip dat het in 't plan ook moest zijn.
"Jock en ik haalde de boot naar buiten en gingen op snoek vissen in Blickling Lake. Alles was volkomen vredig. We vingen 'n paar vissen, niet dat dit verder van belang was. De volgende dag vertelde Jock's kamergenoot mij dat hij slecht sliep. Terwijl we in het dichterbij gelegen veld met jachtgeweren op fazant aan 't jagen waren, begon ik er over. "Het is niets" zei hij, "stramheid in de rug na die buiklanding". Ik vroeg: "Zat je op je kussen of op de parachute toen we het grasveld raakte?" Nee, daar zat hij niet op. Ik had dit al eens eerder meegemaakt met een Franse bemanning die bij het laag-vliegen een niet bedoelde "landing" maakte. Net als zij ging Jock naar het hospitaal in Norwich; het was diezelfde uitslag als bij hen destijds: gebroken wervels. Het werden drie maanden in een vest van gips; we zetten er 's avonds allemaal onze handtekening op, zoals gewoonlijk tamelijk onleesbaar.
Van een ding was ik zeker: de Boston was bijna het mooiste, het taaiste, het veiligste, snelste en aangenaamste oorlogsvliegtuig van alle toestellen die er ooit gemaakt waren. Later, laten we het heel zachtjes fluisteren, werd ik hartstochtelijk

enthousiast over het vliegtuig dat het won van alle vliegtuigen. De naam ervan bestond uit het magische woord: "Mosquito".

De balans

Onderwijl waren de Duitsers bezig met het opmaken van de schade aan de Philips fabrieken. In hun rapport meldden ze: "Er is schade toegebracht aan bijna alle fabrieksgebouwen". Op een groot gedeelte van het bedrijf waren de magazijnen en voorraden verwoest, maar er was betrekkelijk lichte schade aan de machines, iets wat vaak het geval was na luchtaanvallen op fabrieken. Het werk stond stil, in 't bijzonder doordat de leidingen van elektriciteit, gas en water waren vernield. Er was ook uitgebreide schade toegebracht aan het spoorwegnet, waardoor er gedurende enkele dagen geen treinverkeer mogelijk was. Pas toen ze de niet-ontplofte bommen – waarvan er veel lagen – hadden opgeruimd, konden de Duitsers de schade vaststellen.

Er stond echter iets aan de debetzijde van de geallieerden-rekening, namelijk dat er een aanzienlijk aantal Nederlandse huizen was verwoest of beschadigd. De luchtaanval gaf een prikkel aan de Nederlandse vaderlandslievenden rond Eindhoven en langs de route die de grote formatie had gevolgd. Het verlies van 14 bemanningen – hoewel meer dan zwaar genoeg – was niet zo hoog als werd verwacht en als men zich herinnert hoe dichtbij het doel bij het zwaar verdedigd Ruhrgebied lag, is het inderdaad wel enigszins verrassend. De verliezen aan vliegtuigen bedroegen 4 Bostons, drie ervan werden zeker door jagers neergehaald, 1 Mosquito en 9 Venturas. Een hiervan werd onderweg het slachtoffer van luchtafweergeschut, twee anderen maakten een noodlanding en de anderen kwamen waarschijnlijk bij het doel naar beneden, enkelen raakten misschien in brand door rondspattende fosfor.

Luchtafweervuur veroorzaakte lichte schade aan 18 vliegtuigen (3 Bostons en 15 Venturas), maar bracht zware schade toe aan een Boston en een Ventura. Vuur van jachtvliegtuigen beschadigde een Mosquito en een Boston, terwijl een andere Boston werd beschadigd toen, door het toestel, een tak van een boom werd afgesneden.

De tijd ging voort, men kwam over de littekens van de oorlog heen en op 'n dag bezocht Pelly-Fry, als deel van zijn NATO opdracht, de koninklijke Nederlandse Luchtmacht op vliegveld Eindhoven. De Nederlandse kolonel-commandant, al pratend over gewone dingen, vroeg hem of hij ooit eerder in Eindhoven was geweest. Hij geeft toe dat hij toen in zichzelf moest lachen; hij zei dat hij werd gevolgd door ongeveer honderd andere vliegtuigen die op 't punt stonden om allemaal hetzelfde te gaan doen. In voor hem onbegrijpelijk Nederlands, volgde er een gesprek van de kolonel met een van zijn officieren, die daarna vertrok. Enkele minuten later, toen hij bezig was met een tweede Bols weg te werken, kwam de officier terug; er volgde nog meer Nederlands en de kolonel zie: "Mr. Otten, de bestuursvoorzitter van Philips, zou graag even met u willen praten. Kunt u, op weg naar Parijs, hem misschien bezoeken?"

Wat er daarna gebeurde kan het best alleen in Pelly-Fry's eigen woorden in herinnering worden gebracht: "De Philips fabrieken schenen groter dan ooit te zijn. De verdiepingen, de een na de ander, stapelden zich op, hoger en hoger. Wat een ontzaglijke hoop lampen moeten ze hier wel maken, dat ik, toen de indrukwekkende portier kennis met me maakte bij de trappen van de ingang en me per lift ergens naar boven bracht waar het kantoor van het hoofdbestuur was. Het kantoor van de voorzitter van het hoofdbestuur was indrukwekkend en eenvoudig ingericht.

De heer Otten, baas van meer dan 30.000 werknemers in Eindhoven alleen, stak glimlachend zijn hand uit.

"Ik ben gekomen", zei ik – ik wist niets beters te zeggen – "om mijn verontschuldigingen aan te bieden voor het verwoesten van uw fabriek". Hij glimlachte weer: "zoals u ziet hebben we nu een veel betere fabriek!" Zijn medebestuurders kwamen binnen en we hadden een buitengewoon interessant gesprek.

Otten zelf was niet in het kantoor op het moment van de aanval, maar anderen wel. Een van hen ging net weg en kon op straat nog ergens onder gaan liggen om zich te beschermen. Wat hij daar, vanaf de grond zag was geen kleinigheid. Een ander zag een van de Duitse luchtafweerstellingen op het dak, door de luchtdruk van de bomexplosies opgetild worden en als een reusachtig vogelnest, met de Duitse schutters er nog in, naar beneden vallen. Weer een ander zei dat er een bom waarschijnlijk meer structurele schade had veroorzaakt van al de andere tezamen. De bom viel in een liftkoker en ontplofte op de bodem. Alle vloeren werden centimeter opgetild en het hele gebouw moest worden herbouwd. Ik vroeg heel voorzichtig naar burgerslachtoffers. Otten zei dat onze komst op een Zondagmorgen wat betreft het tijdstip niet beter had kunnen zijn, de fabriek was feitelijk leeg.

Het verlies aan mensenlevens, volgens mijn pas ontdekte Nederlandse industriële vrienden, was ongeveer 25 personen. Eerlijk gezegd duizelde ik

368. W/C J. Pelly-Fry op bezoek bij Hr. Otten in 1953. Ze bekeken samen nog eens de schade aan het bedrijf op de gedetailleerde plattegronden.

bij het horen van zulk een laag getal. We moesten dus beter zijn geweest dan we dachten dat we waren in nauwkeurig bombarderen.
Philips droeg zoveel bij aan de Duitse economie dat het wel verwoest moest worden – of op z'n minst buiten bedrijf worden gesteld voor een zo lang mogelijke tijd. Het fabriekscomplex lag wel midden in de stad. Het was van zeer groot belang het te raken maar tegelijkertijd zo min mogelijk verlies aan mensenlevens bij onze Nederlandse geallieerden te veroorzaken.
"We hadden beide doelen bereikt".

Bron: 2 Group RAF, A complete history 1936-1945, Michael J.F. Bowyer, Faber Paperbacks, London, ISBN 0-571-11460-1

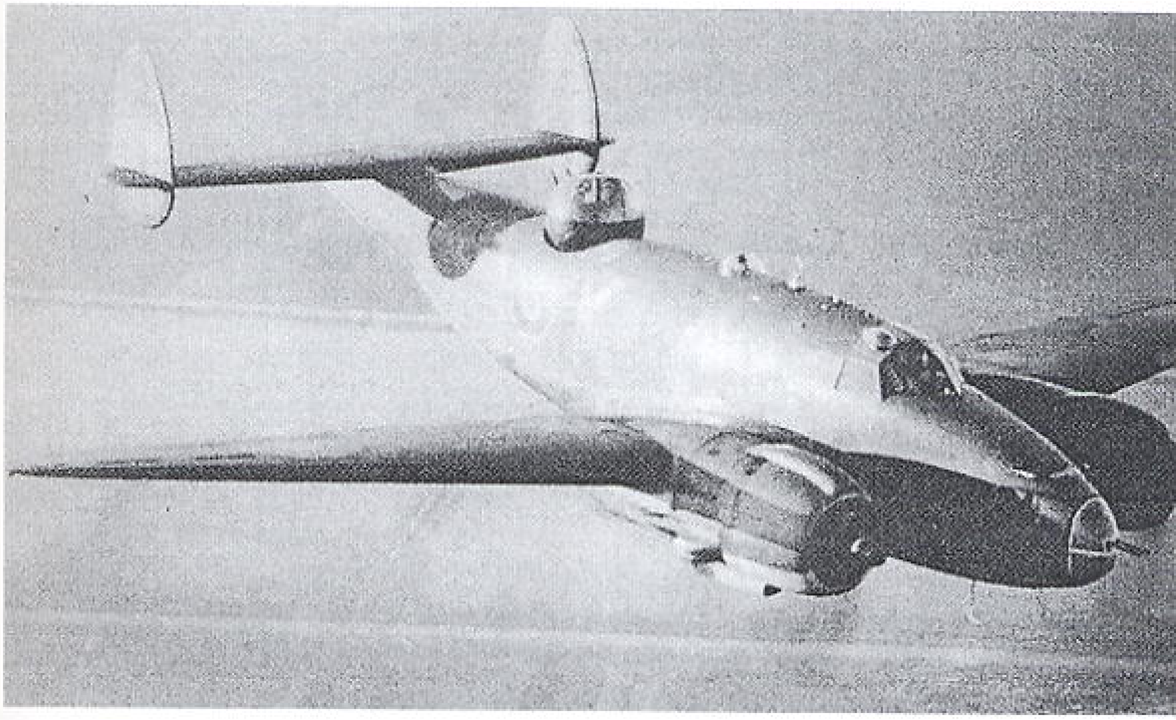
Foto/Film Verkenningsvlucht op 20/11/1942 door piloot F/L Patterson D.F.C. en zijn navigator F/O J. Hill, 105 Squadron (Mosquito)

Op de morgen van 20 november 1942 werden een piloot en een navigator met spoed opgeroepen om zich op het kantoor van de Group Captain te melden. Ze waren binnen 'n uur aanwezig en stegen net voor twaalf uur op in een Mosquito, onopgemerkt door het overig personeel van de basis dat bezig was met de gebruikelijke routine activiteiten. De Mosquito verdween in de grijze November nevel, om minder dan twee uur later weer terug te keren en naar de hangar te taxiën. Een kleine groep officieren en onderofficieren verzamelden zich bijzonder geïnteresseerd, rond de neus van het toestel en toen de bemanning uit de cockpit klom, gaf de navigator een kleine filmcamera door naar beneden waar uitgestrekt handen wachtten om het apparaat in ontvangst te nemen. De Flight Sergeant die de camera had aangenomen, sprong direct

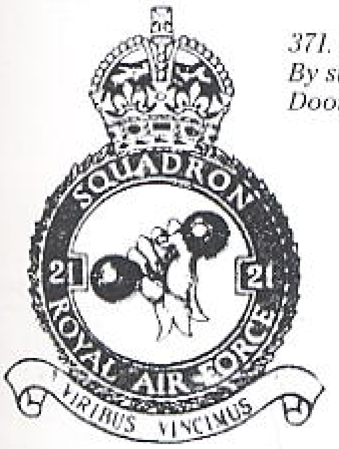
369. Manschappen van 88 squadron poseren op de basis Blickling Hall. In het midden op de eerste rij staat W/C P. Pelly-Fry. Geheel links Dickie Gunning.

in een wachtende bestelwagen die hem snel naar de ontwikkel-centrale ergens buiten Londen zou brengen. Die filmcamera bevatte beelden van de toegangsweg tot de Schelde-monding tussen de eilanden Schouwen en Noord-Beveland en van het vasteland van Nederland tot aan het vliegveld Woensdrecht dat een van de meest actieve Duitse jachtvliegtuig-basis was.
De Mosquito was, om deze speciale verkenning te doen voordat de vijand in de gaten kreeg wat er gebeurde, met hoge snelheid en op ongeveer 60 meter hoogte boven de grond vliegend, over de riviermonding – en weer terug geraasd. Het traject dat was gefilmd was de eerste fase van de route die, drie weken later, negentig lichte bommenwerpers bij daglicht zouden volgen bij hun aanval op de Philips radiobuizen- en radiofabriek te Eindhoven in Nederland. De fabriek was al langere tijd ingeschakeld bij het maken van essentiële radio-uitrusting voor de Nazi's en stond al sinds de bezetting van Nederland hoog op de prioriteiten lijst van Bomber Command. Het was echter een zeer moeilijk doel om naar tevredenheid aan te vallen. Ten eerste lag het in het centrum van een grote Nederlandse stad. Dit maakte een aanvals-methode noodzakelijk die garandeerde dat alleen de fabriek werd verwoest en niets van het omliggende bebouwde gebied. Een aanval die zulk een nauwkeurigheid vereist moet op klaarlichte dag worden uitgevoerd en bij voorkeur vanaf zeer geringe hoogte. Ten tweede, het doel lag midden in de Duitse jachtvliegtuig gordel die zich langs de binnenkant van de Europese kust bevond, bedoeld om iedere poging om overdag binnen te dringen, tegen te gaan. Het doel lag ook een heel eind verder dan het bereik van onze jager-begeleiding. Dit maakte het gebruik van snelle lichte bommenwerpers noodzakelijk en met het oog op het zeker stellen van de verwoesting van zulk een omvangrijk doel, zou een zeer aanzienlijke strijdmacht moeten worden ingezet. Er werd besloten om drie verschillende typen vliegtuigen te gebruiken: Bostons, Venturas en Mosquitos. Elk van deze toestellen verschilde ten opzichte van de ander enigszins in prestatie. De Bostons en Venturas konden vertrouwen op een tamelijk hoge snelheid en op hun bewapening om zich mee te bescherming. De Mosquito had door zijn buitengewoon hoge snelheid geen bewapening nodig. Het was een moeilijke opgave om met deze drie verschillende typen een bij elkaar passende strijdmacht te maken, maar degenen die het commando voerden namen geen risico's en hielden twee oefeningen op grote schaal om een onberispelijke samenwerking te waarborgen, - een vooruitblik die rijkelijk beloond zou worden.

370. *Een Ventura.*



Operations Record Books



371. Motto:"Viribus vincimus"
By strength we conquer
Door kracht overwinnen wij.

21 Squadron

Dienstverband

Het squadron was vanaf het uitbreken van de oorlog tot december 1941 ingedeeld bij Groep 2, maar werd gedurende deze periode drie keer gedetacheerd bij Coastal Command. Het werd in december 1941 naar Malta gestuurd. Op 14 maart 1942 werd de eenheid aldaar ontbonden en dezelfde dag, in Engeland weer opnieuw geformeerd en weer bij Groep 2 ingedeeld totdat deze Groep 2 in mei 1943 werd losgemaakt van Bomber Command. Bij Bomber Command was het squadron uitgerust met Blenheim en Venturas met als bases Watton, Bodney, Methwold en Oulton.

Acties

Uitgevoerde operaties:
Blenheims - 155 bombardementen
Venturas - 10 bombardementen
Totaal - 165 bombardementen

Operaties en verliezen

Blenheims - 1050 operaties, 29 vliegtuigen verloren (2,8 %)
Venturas - 369 operaties, 10 vliegtuigen verloren (2,7 %)

Totaal - 1419 operaties, 39 vliegtuigen verloren (2,7 %)
10 Blenheims werden vernield door ongelukken.

Speciale data

Het 21 squadron was bij het uitbreken van de oorlog een operationeel squadron. Op 27 september 1939 werden er foto-verkenningsvluchten boven het Ruhrgebied gemaakt. Het squadron introduceerde de Ventura voor operationele dienst en vloog meer acties met de Ventura dan elk ander squadron.

R.A.F. Form 540

See instructions for use of this form in K.R. and A.C.I., para. 2349, and War Manual, Pt. II., chapter XX., and notes in R.A.F. Pocket Book.

OPERATIONS RECORD BOOK

Page No. 1

of (Unit or Formation) No. 21 Squadron, Methwold.

No. of pages used for day

Place	Date	Time	Summary of Events	References to Appendices
Methwold.	1.12.42		Weather. Gale warning in force during morning. Generally dull and showery throughout the day. Nothing to report.	
	2.12.42.		Weather: Visibility poor. Fine with slight frost. Instructions were received at 15.15 hours that all available aircraft were to take part in Operation "Oyster" on the 3rd December, 1942. Aircrews were briefed at 20.30 hours in conjunction with No. 464 and No. 487 Squadrons at Feltwell.	C 1
	3.12.42.		Weather: Heavy ground mist persisted all day, otherwise fine but cold. Crews were given a final briefing for Operation "Oyster" but at 11.05 hours the operation was cancelled for the day.	C 2, C 3
	4.12.42		Weather: Visibility good, fine with slight frost. No flying took place. Instructions were received that operation "Oyster" would take place on December 5th if weather conditions were suitable.	
	5.12.42.		Weather: Low cloud and heavy rain, clearing later in the day. No flying took place. Operation "Oyster" postponed for the day.	
	6.12.42.		Weather: Slightly overcast in morning, becoming fine later. Instructions were received from No. 2 Group Headquarters to carry out a low level attack on the Philip's Radio Factory at Eindhoven. No. 21 Squadron, which had been briefed four days previously, were to attack the smaller Lamp and Valve Factory to the South of the railway, carrying incendiaries and 1 hour and ½ hour delayed 250 lb. H.E. and arriving over the target at 1236, six minutes after H.E. bombs had been dropped by Bostons of No. 226 and No. 88 Squadrons. Seventeen Venturas led by W/Cdr. Prichard took off between 1126 and 1130 hours, and all were believed to have reached the target, including two which did not return. One of these was seen to be in flames after dropping its bombs on the target, while the second was also seen on the run up. The factory was obscured by smoke from the previous attack, but was left with great part alight. Photographs were taken by four aircraft, two of which showed very good results. One aircraft which returned did not bomb owing to an unexplained failure. Another aircraft whose petrol pipe had been shot through, came back on the port-engine, reached a point seven miles East of Bawdsey, where this engine cut, and the pilot ditched. All the crew escaped through the astro hatch, and after 10 minutes in the dinghy, during which time they were circled by a Spitfire, were picked up by an A.S.R.S. launch and taken to [illegible] Felixstowe. [illegible] Two other aircraft landed on single engines, one at Bodney, and the second at base. The former returned to Methwold on the following Tuesday. Only 3 aircraft escaped damage by flak but these were all damaged by birds. ~~[illegible]~~	A 1, A 2, A 3 C 4

229

COPYRIGHT OF THE PUBLIC RECORD OFFICE, LONDON

Reference:- AIR 27 / 263

Page No. 5

Place	Date	Time	Summary of Events SECRET.	References to Appendices
	Dec.6. (cont).		Heavy opposition by flak again met crossing coast but no results observed. Sgt. Moss, Aus.408513, 464 Squadron and Sgt. Harvey, Canadian 00469 failed to return, circumstances unknown. All machines and some members of crews suffered damage by birds, seagulls and duck being brought back, being jammed in various positions, some having penetrated the perspex. An additional loss was 464 Squadron Navigation Officer, A/F/Lt. W. Martin, D.F.C. Aus. 402450 who navigated for 21 Squadron, R.A.F. Details are unknown. First reports show the operation entirely successful which were finally confirmed. Other Australian losses were Aus.0063 Sgt. Proctor,P (Gunner with Sgt. Harvey), Aus.411921 Sgt. Lindsay,F.C (Gunner with Sgt. Moss), Aus.414026 Sgt. Mass,H.L.V (Gunner with F/O Moor). 14 machines took off, 11 returned.	
	Dec.7.		Weather fair. 2 aircraft only, serviceable. Maintenance section were busy. No Flying.	
	" 8.		As yesterday.	
	" 9.		Weather fine. Local flying. Visit by Australian Press representative.	
	" 10.		Weather continues fine. Local flying.	
	" 11.		As yesterday.	
	" 12.		Weather fine. More machines available. Cross Countries carried out, also bombing exercise on Ship target with good results. Three machines with crews attached to R.A.F.Bury, for Army Co-operation exercise.	
	" 13.		Local flying and more Cross Countries. Weather fine.	
	" 14.		As yesterday. Bombing practise.	
	" 15.		Weather fair. Local flying.	
	" 16.		Cloud, some rain. Local flying.	
	" 17.		As yesterday.	
	" 18.		Weather depreciated. Cloud. Rain. Visibility nil. Flying cancelled.	
	" 19.		As yesterday.	
	" 20.		Weather fine. Good programme carried out. Warned to stand by for Bullseye exercise, eventually cancelled.	
	" 21.		Weather excellent. Good general programme. One machine detailed to attack trains in France,	

AIR 27 1924

372. 21 Squadron, de crews en hun verslagen.

FORM 541.

DETAIL OF WORK CARRIED OUT

By 21 Squadron, Methwold

SECRET

PAGE No. 6

For the Month of December, 1942.

initials of crews

Date	Aircraft Type & Number	Crew	Duty	Time Up	Time Down	Details of Sortie or Flight	References
6.12.42	Ventura AE 858 'Z'	W/C Prichard RJP F/S Grantham RJ Sgt Clemans PT Sgt Kinglake RN	Eindhoven, Philips Works Lamp & Valve Factory	1126	1354	Seventeen aircraft took off between 1126 and 1130 hours to attack the Lamp and Valve factory of the Philips Radio Works at Eindhoven. The outward journey was made at zero feet from Orfordness via Colijnsplatt/Oostmalle, and the attack made from heights varying from 130 to 170 feet. Incendiary bombs and 250 lb 1 hr and ½ hr delayed HE were dropped between 1236 and 1240 hrs. The smoke from an attack made some six minutes earlier, by Bostons of 226 and 88 Squadrons, obscured the target area, but all the aircraft, with the exception of one, whose bombs hung up, are believed to have hit the target. Two aircraft, 'T' and 'N', and crews, were missing, one of which was seen in flames after bombing, and the other seen on the run-up. A third aircraft ditched 7m E. of Bawdsey, but the crew was saved. Photographs were taken which showed that the attack was very successful.	
	Ventura AE 941 'C'	P/O Pratt D P/O Griffin ACM F/S Hudson H Sgt Morris F Sgt Miller F	"	1126	1355		
	Ventura AE 750 ' '	S/L King RHS F/S Gattiker HW Sgt Koller J Sgt Lewis VFM	"	1126	1400		
	Ventura AE 699 'J'	F/L Dennis DF F/L Webb LE P/O Goode RAJ Sgt Richmond AW F/S Elimborough KJ	"	1126	1357	The bomb load of each aircraft was:- 40x30lb IBs and 2x250lb GP LD. Aircraft 'C','H',F,'G' and 'N' carried 1 hour delay bombs, and the remainder ½ hour delays.	
	Ventura AE 882 'E'	P/O Smith DGT P/O Cartwright TWD P/O Pearson DG Sgt Pentelow PJ Sgt Book TB	"	1126	1357		
	Ventura II AJ 221 'F'	Sgt Whittingham HJ P/O Morris TE Sgt Teasdale J Sgt Eustace RT	"	1128	1359		
	Ventura AE 809 'A'	P/O Wheeler AEC F/S Davison T F/S Beckman HC Sgt Donovan ET Sgt Cross TJ	"	1129	1356		
	Ventura AE 844 'G'	F/S Turcotte GH Sgt Jones J Sgt Dickson W Sgt Hutton G	"	1128	1356 Bodney		
	Ventura AE 892 'B'	P/O Hicks GL F/S Dobbes FJ Sgt Loudon JK Sgt Taylor F	"	1128	1401		
6.12.42	Ventura AE 917 'O'	Sgt Rutherford CG Sgt Hosking L Sgt Williams W Sgt Lambakine GJ Sgt Hobden HW	"	1127	1402		
	Ventura AE 940 'T'	F/L Smith KS F/L Martin AT Sgt Gregory WF Sgt Milton AT	"	1127	Missing.		
	Ventura AE 707 'N'	P/O Bichard HT Sgt Lamerton RC Sgt Saunders AL Sgt Clift DE	"	1127	Missing.		
	Ventura AE 774 'V'	Sgt Lear DH Sgt Childs J Sgt Taylor H P/O Hutchinson JR	"	1127	1356		
	Ventura AE 862 'S'	Sgt Moodey RP Sgt Lovett LS Sgt Collins M Sgt Scott S	"	1129	1356		
	Ventura AE 921 'U'	F/S Jones LLG P/O Binns DJ Sgt Long FB F/S Weston JL	"	1128	1403		
	Ventura AE 887 'P'	Sgt Ricketts AV Sgt Thompson RS Sgt Goddard F Sgt Long WR	"	1130	Ditched 1350		
	Ventura AE 910 'Y'	F/S Heagerty TLH P/O Jenkinson JN Sgt Modeler EP Sgt Gaunt G	"	1129	1402		
11.12.42	Ventura AE 856 'Z'	W/C Prichard RJP F/S Grantham RJ P/O Clemans WPT Sgt Kinglake RN	Den Helder Dock Area.	1127	1320	Six aircraft were detailed to attack the Port Area at Den Helder, from 8-10,000 ft at 1226 hrs, and took off, together with the reserve aircraft 'U' at 1127 hrs. Rendezvous was made over Happisburgh at 1140 hrs with a Squadron of long range Spitfires which were to act as close escort	

OPERATIONS RECORD BOOK

COPYRIGHT OF THE PUBLIC RECORD OFFICE, LONDON
Reference:- AIR 27 / 263

Reference:- AIR 27/263
COPYRIGHT - NOT TO BE REPRODUCED PHOTOGRAPHICALLY WITHOUT PERMISSION
PUBLIC RECORD OFFICE

373. W/C R.I.P. Prichard, AFC.

374. 21 Squadron.

374. Motto: "En garde"
Be on your guard
Steeds op ons hoede.

88 (Hong Kong) Squadron

Dienstverband

Het squadron kwam in juli 1941 bij Groep 2, na dienst te hebben gedaan bij de Advanced Air Striking Force (Vooruitgeschoven luchtmacht onderdeel) in Frankrijk en bij Coastal Command in Noord-Ierland. 88 squadron vloog met Blenheims en Bostons vanaf Swanton Morley (twee maal), Attlebridge en Oulton, totdat Groep 2 werd losgemaakt van Bomber Command in mei 1943.

Acties

Uitgevoerde operaties:

Blenheims	- 5 bombardementen
Bostons	- 47 bombardementen
Totaal	- 62 bomberdementen

Operaties en verliezen

Blenheims	- 69 operaties, 5 vliegtuigen verloren (5,2 %)
Bostons	- 559 operaties, 6 vliegtuigen verloren (1,1 %)
Totaal	- 655 operaties, 11 vliegtuigen verloren (1,7 %)

Speciale data

88 Squadron introduceerde de Bostons bij Bomber Command operaties en voerde met de Boston meer acties uit dan enig ander squadron.

375. De bemanning van 88 Squadron poseren voor een Boston. In het midden voor W/C J. Pelly-Fry.

R.A.F. Form 540

OPERATIONS RECORD BOOK

Page No. 1

of (Unit or Formation) No. 88 SQUADRON, R.A.F.

No. of pages used for day

Place	Date	Time	Summary of Events	References to Appendices
	1942.			
OULTON.	DEC. 1st		CAN/R102625, SGT. Nav.'B'. KIRK, G.F.; CAN/R98607 SGT. Pilot. RAND, G.T.; and CAN/R93521, SGT. Pilot, HUMMEL, G.W. were promoted to the rank of T/F/Sgt. 1377071, W.Op/AG. I. SMITH, E.A.G. was also promoted to rank of T/F/SGT.	
	2nd.		CAN/R.99930, SGT. Pilot POPPLEWELL, G.H. and CAN/R103502, SGT. Pilot BRIMMER, G.R. were appointed to Commissions in the G.D. Branch of the R.C.A.F. and continued to be attached to the R.A.F. for duty with this Unit.	
	3rd.		F/Lt. - BEACH No. n/a. A & S.D.; F/O. G.W. KELLY, 115276, A & S.D.; and F/O. W.B. POLLARD, 115656, A & S.D. arrived on attachment from R.A.F. Film Unit, IVER HEATH for photographic duties with the Squadron.	
	4th.		F/O. R.J. NOBLE, 118212 reported, on being posted to this Unit from 464 Squadron for Medical Officer duties.	
	5th.		F/Lt. B.S. GRANT, 87583, MED. left on posting to R.A.F. Station, SNETTERTON HEATH. F/O. A.G. LANGDON, 124932, GD(N); F/O. A.G. OLVER, 118628, GD(N); 1230980 SGT. Nav.'B' BROWN, L.G. 1034925, SGT. Nav.'B' TROTT, R.A.; 1023691, F/SGT. Nav.'B' ASHTON, R.D. 1183352, F/SGT. Nav.'B' MACK, J.; 1300050, SGT. Nav.'B' MAJOR, R. all returned to this Unit on cessation of attachment to U.S.A.A.F.	
	6th.		F/O. A.R. NEW, CAN/J16083, G.D. proceeded to No. 21 S. of T.T. for Course of Instruction on Handling of American Engines. F/Lt. - BEACH, A & S.D.; F/O. G.W. KELLY, 115276, A & S.D. and F/O. W.B. POLLARD, 115656, A & S.D. ceased to be attached and returned to R.A.F., F.U. IVER HEATH. 12 Boston III aircraft of this Unit took part in a daylight attack on the PHILIPS LAMP and VALVE FACTORY at EINDHOVEN, all aircraft attacked the primary and many hits were observed in the target area, the operation being highly successful. Boston III aircraft No. Z.2236, Pilot - W/Cdr. J.E. PELLY NAT received damage to the Hydraulic System by flak and a successful 'belly' landing was made at Base. Boston III aircraft No. Z.2211, Pilot - 1331900, SGT. TYLER, G.D. was damaged by	

PUBLIC RECORD OFFICE

AIR 27 716

AIR 27 716

COPYRIGHT - NOT TO BE REPRODUCED PHOTOGRAPHICALLY WITHOUT PERMISSION

Page No.

Place	Date	Time	Summary of Events	References to Appendices
OULTON.	1942. Dec. 6th.	Cont'd.	flak and made a forced landing in a field near LOWESTOFT at 13.35 hours, the pilot receiving a lacerated wound to his forehead which necessitated his admittance to LOWESTOFT HOSPITAL.	
	7th.		1444310, SGT. ASHLEY, J.D; 1532525, SGT. BRANTING, N; 1535200, SGT. BIDDENT, S.R. and 1222733, SGT. COLLAR, A.G. all Navigators 'B' returned to R.A.F. MARHAM on cessation of attachment.	
	~~8th.~~		~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~	
	9th.		F/O. A.R. NEW, CAN/J16083, G.D., returned on cessation of attachment to No. 21 S. of T.T. Boston III aircraft arrived and taken on strength of this Unit. (No. W.8365)	
	10th.		NZ.404396, SGT. Nav.'B'., ROBINSON, E.W. arrived for Flying duties on posting from No. 226 SQDN.	
	11th.		3 Boston III aircraft with the following crews proceeded on detachment to R.A.F. Station, HURN. F/O. G. CAMPBELL, 46638, GD; F/O. P.J. STACK, 133540, G.D.(N), 995157, F/Sgt. ROBERTSON, J. W.OP/AG; NZ.41349, F/Sgt. SMITH, D.S.F., PILOT. F/O. H.L. McCARTHY, 123974, G.D.(N); 1377071, SGT. SMITH, E. A.G., W.OP/AG; CAN/R.103502, SGT. BRIMMER, G.R., Pilot, 790512, SGT. J.K. EVANS, Nav.'B', 1181645 SGT. HAZLEHURST, A., W.OP/AG.	
	14th.		F/O. C.A. EVANS, DFM., 132354, GD(G)., proceeded to No. 7 A.G.S., R.A.F. STORMY DOWN for Course of Instruction on Free Gun Sighting.	
	18th.		F/O. A.G. LANGDON, 124932, GD(N) and 1331900, SGT. TYLER, G.D, Pilot, posted to R.A.F. Station Swanton Morley, (N.E. Sick).	
	~~XXX~~ 20th.		1183352, F/Sgt. MACK, A.G., Nav'B'., posted to R.A.F. Station, SWANTON MORLEY, (N.E. Sick). F/O. C.A. EVANS, DFM., 132354, GD(G)., returned to Unit on completion of Course at No. 7 A.G.S.	
	21st.		F/Lt. (A/S/Ldr) D.H. GRIFFITHS, DFC., 42004, GD., posted to H.Q., No. 2 Group. F/Lt. R.G. GUNNING, DFM., was granted the rank of Acting S/Ldr. on being appointed to Flight Commander's post. F/O. (A/F/O) J.T. ROGERS, 46145, Tech.E., posted to No. 35 Squadron for Engineer Officer duties (F/Lt. post). F/O. L.J.G. WARD, 46814, Tech.E., arrived for Engineer Officer duties from No. 12 O.T.U.	
	23rd.		6 Boston III aircraft with crews proceeded to advanced Base at KENTON and from that Base, carried out a daylight high level attack on LOCK GATES at IJMUIDEN many bursts being observed in target area. All aircraft returned safely. One Boston III aircraft, No. AL.721, arrived and taken on strength.	
	31st.		STRENGTH OF UNIT AS AT 31st. DECEMBER, 1942 - OFFICERS 36; SENIOR N.C.O.s 78, OTHER RANKS 235.	

Wing Commander Commanding,
No. 88 Squadron, R.A.F.

OPERATIONS RECORD BOOK

DETAIL OF WORK CARRIED OUT

By No. 88 Squadron, R.A.F.

SECRET

Page No. 1

376. 88 Squadron, de crews en hun verslagen.

OPERATIONS RECORD BOOK

DETAIL OF WORK CARRIED OUT

By No. 88 Squadron, R.A.F.

SECRET

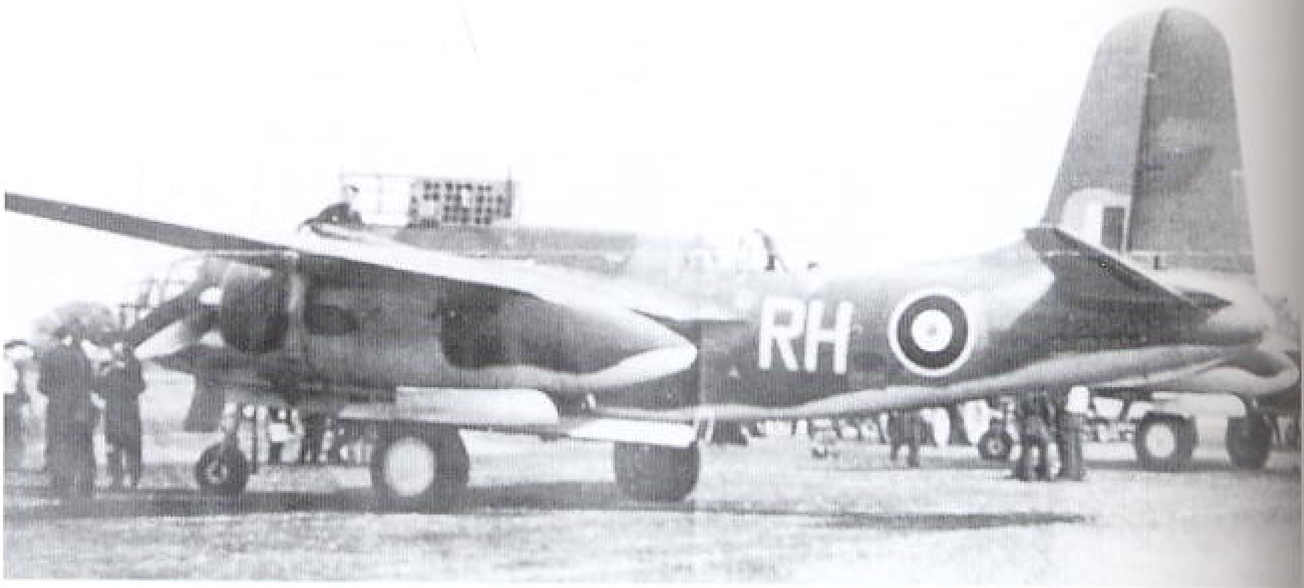
Page No. 1

For the Month of DECEMBER 1942.

Date	Aircraft Type & Number	Crew	Duty	Time Up	Time Down	Details of Sortie or Flight	References
DEC'R. 1942.	BOSTON III.						
6th.	Z.2236.	W/O. J.E. [illegible]. A/F/Lt. T.H.J. [illegible], DFM. F/O. C.A. EVANS, DFC	BUILDING LAMP and VALVE FACTORY, EINDHOVEN.	11.15.	13.50.	Primary attacked. Own bombs seen in Eastern side of factory. Two large explosions from within building were followed by debris and a great cloud of smoke. Made 'belly' landing at base owing to damage by flak.	
	Z.2233.	P/O. G. [illegible]. P/O. P.J. [illegible]. F/Sgt. [illegible], J. F/O. G.W. KELLY - Film Unit.	"	11.15	13.40.	Primary Attacked. Own bombs struck block of Valve Factory with tower, beside railway. Results unobserved.	
	AL. 209.	F/Lt. R.G. [illegible], DFM. F/O. W.G. [illegible], DFM. F/S. J. [illegible].	"	11.15.	13.39.	Primary attacked. Own bombs unobserved. Bombs of aircraft Z.2236, seen to burst on South Block of Valve Factory. Bombs seen to burst on Railway Line near town, North of Office Block which was also damaged.	
	Z.2216.	SGT. [illegible], W.P. SGT. [illegible], G.H. SGT. [illegible], H.	"	11.15.	13.43.	Primary attacked. Grey smoke and flames seen from South Block of Factory.	
	AL.775.	F/O. E. [illegible], DFC. F/O. F.T. [illegible], DFC. F/O. D.W. [illegible].	"	11.16.	13.38.	Primary attacked. Own bombs unobserved. Three explosions seen on N.W. side of Factory. These were within the building but walls remained upright. Great clouds of smoke were seen rising from building.	
	Z.2197.	SGT. G.R. [illegible]. SGT. EVANS, J.F. SGT. [illegible], A.	"	11.16.	13.43.	Primary attacked. East side of Block 'B' seen to be hit and N Block adjoining railway.	
	AL.693.	F/Lt. J.H. [illegible]. F/O. F.J. [illegible]. F/O. J.W. [illegible].	"	11.17.	13.37.	Primary attacked. Own bombs unobserved. One enormous explosion seen from Northern Wing of Factory. Numerous other explosions from buildings in target area, followed by smoke 300 feet high.	
	W.8293.	F/O. [illegible], A.B. SGT. MacDONALD, W. F/O. J.J. [illegible].	"	11.17.	11.57.	Task abandoned N.E. Norwich, 7 miles at 11.58 hours, 150 feet owing to persistent cutting of starboard engine.	
	AL.749.	F/O. J.C. [illegible]. SGT. KIRK, G.F. SGT. [illegible], L.	"	11.18.	14.07.	Primary attacked. Own bombs unobserved. Numerous explosions seen direct on Target. These were followed by clouds of smoke. Aircraft landed at [illegible] on return.	
	Z.2292.	F/O. J. [illegible]. SGT. [illegible], H. SGT. [illegible], J.H.	"	11.18.	13.34.	Primary attacked. Own bombs unobserved. Many explosions seen on West Block of Factory.	
	AL.748.	F/Lt. SMITH, A.M. SGT. SMITH, N. SGT. [illegible], E.	"	11.21.	13.45.	Primary attacked. Own bombs unobserved. Target blazing. One Boston of 226 Sqdn., flying on one engine shot down by FW.190 ½ mile from Coast at [illegible] and another Boston seen to disintegrate and dive into sea at 52° N, 02.40° E.	
	Z.2211.	SGT. TYLER, G.D. SGT. [illegible], M. SGT. STEWART, I.G.	"	11.19	[illegible]	Primary attacked. Saw several explosions on main buildings and thick black smoke rising to 300 feet. Crash landed near LOWESTOFT on return, owing to severe flak damage and cutting of both engines.	144

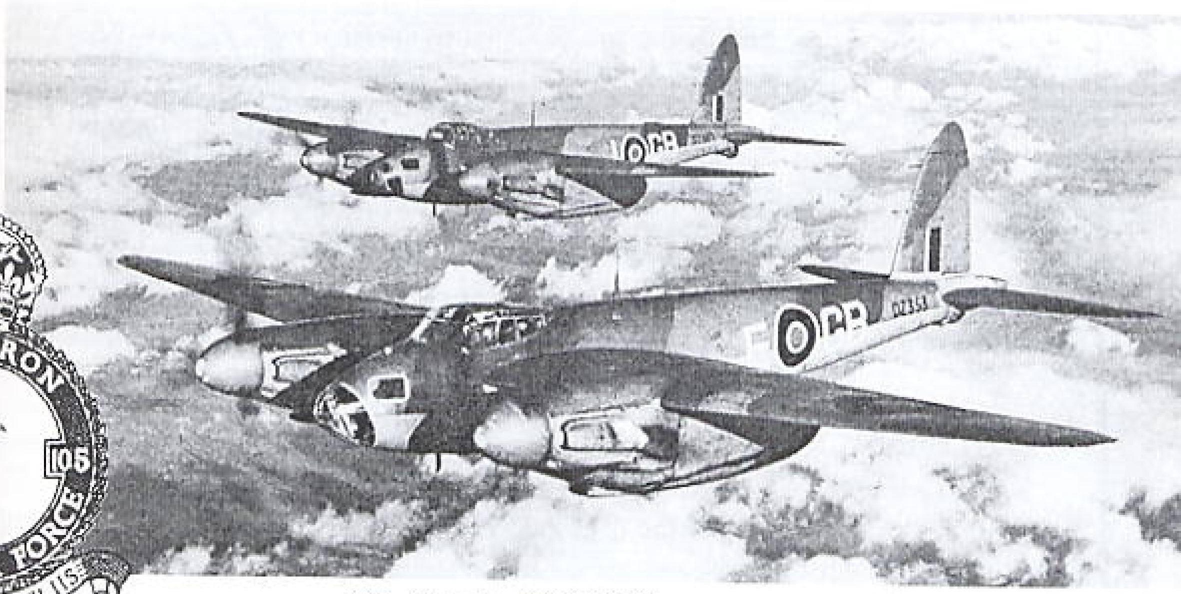
PUBLIC RECORD OFFICE

AIR 27 716



377. Een Boston op de basis.

378. Motto "Fortis in prœliis"
Valiant in battles
Moedig in de strijd.



379. Mosquito DZ 367 GB-J samen met een collega. DZ367 werd gevlogen door F/L (piloot) W. Blessing en Sgt. (NAV.) Lawson.

105 Squadron

Dienstverband

105 Squadron keerde in juni 1940 terug van de Advanced Air Sriking Force in Frankrijk en werd bij Groep 2 geplaatst. Bij deze Groep vloog het squadron eerst met Blenheims en dan met Mosquitos in hun rol van bombarderen overdag, waarbij soms zware verliezen werden geleden.
Ze waren gestationeerd op Honington, Watton, Swanton Morley, Horsham St. Faith en Marham. Van juli tot oktober 1941 was het squadron op Malta gedetacheerd, onderwijl nog steeds met Blenheims uitgerust.
105 Squadron bleef bij Bomber Command toen Groep 2 ervan werd losgemaakt in mei 1943 en vloog, tot aan het eind van de oorlog, -Oboe-Mosquito nachtelijke bommenwerpers operaties bij Groep 8. Tijdens deze periode was het squadron op Marham en Bourn gestationeerd.

Acties

Uitgevoerde operaties.

Groep 2	Blenheims	99 bombardementen en 10 verkenningen
Groep 2	Mosquitos	127 bombardementen
Groep 8	Mosquitos	487 bombardementen, meestal met Oboe
Totaal	713 bombardementen + 10 verkenningen = 723 operaties	

Operaties en verliezen

Groep 2	Blenheims	692 acties, 22 vliegtuigen verloren (3,2 %)
Groep 2	Mosquitos	548 acties, 26 vliegtuigen verloren (4,7 %)
Groep 8	Mosquitos	4947 acties, 10 vliegtuigen verloren (0,2 %)
Totaal	6187 acties, 58 vliegtuigen verloren (0,9 %)	

Speciale data

105 Squadron was tijdens de gehele oorlog voortdurend in actie als bommenwerpers-squadron, daarbij de Advanced Air Striking Force- en Malta perioden meegerekend. Het voerde meer bomaanvallen uit dan enig ander squadron van Bomber Command (Hoewel veel van deze aanvallen bij Groep 8 met kleine aantallen vliegtuigen werden uitgevoerd waarbij zeer weinig verliezen werden geleden).
Het squadron introduceerde de Mosquito bij Bomber Command en deed pionierswerk met de Mosquito in het bombarderen overdag. Op 30 januari 1943 voerde het de eerste luchtaanval overdag op Berlijn uit.
105 Squadron voerde meer bombardementen en acties uit dan enig ander Mosquito squadron.

Victoria Cross voor: Wing Commander H.I. Edwards, DFC, i.v.m. Bremen 4 juli 1941.
105 Squadron was een van de slechts twee Oboe-squadrons bij Bomber Command.

380. S/Cr G. Parry
105 Squadron.

R.A.F. Form 540

For instructions for use of this form in K.R. and A.C.I., para. 1349, and War Manual, Pt. II., chapter XX., and notes in R.A.F. Pocket Book.

OPERATIONS RECORD BOOK

Page No. 1.

of (Unit or Formation) No. 105 Squadron.

No. of pages used for day

Place	Date	Time	Summary of Events	References to Appendices
Marham.	6.12.42.		8 Mosquito aircraft took off at 1122 hours for low level attack on Phillips Valve & Radio Works at EINDHOVEN. (1) Wing Cdr. Edwards and F/O. Cairns, led Squadron of 12 Mosquitos in a combined low level attack by Bostons, Mosquitos, Venturas on primary target. Bombed in shallow dive from 1000' Good weather conditions and attack highly successful. (2) S/Ldr. Parry and F/O. Robson led second section of six Mosquitos. Successfully, bombed primary from 1000' after evading M.E.109 on run up. Photos taken. (3) F/Lt. Patterson and F/O. Hill bombed target from 1,000'. Cine camera carried and films taken. (4) F/Lt. Blessing and Sgt. Lawson - forced to abandon task at TURNHOUT owing to interception by F.W.190. Enemy was successfully evaded and bombs brought back. (5) F/O. Kimmel and F/O. Kirkland, successfully bombed primary target from 1000'. (6) F/O. Bruce and F/O. Carreck, forced to abandon task at TURNHOUT owing to interception by two F.W.190's. Enemy successfully evaded and bombs jettisoned. Aircraft damaged by cannon-fire from F.W.190. (7) F/O. Moseds and Sgt. Urquhart, bombed primary, intercepted on return in OVERFLAKKEE area by two F.W.190's. Enemy successfully evaded, but aircraft damaged by cannon-fire. Photos taken. (8) F/Sgt. Monaghan and F/Sgt. Dean, bombed primary from 1000'. Photos taken and bombs from other aircraft observed bursting in target area.	Appendix 1 & 10.
Marham.	8.12.42.		Two Mosquito aircraft took off mid-day. (1) F/O. Gordon and F/O. Hayes for low level attack on steel works at IJMUIDEN. Small factory in HAALEM bombed in mistake for primary target. Photos taken. (2) F/O. Johnson and Sgt. Draper, for low level attack on DEN HELDER docks. This aircraft did not return. At 15.22 hours four Mosquitos took off for various targets. (1) F/Lt. Blessing and Sgt. Lawson for low level attack on PAPENBURG railway yards. PAPENBURG railway station attacked from 1000' and three bursts observed in target area. No photos. (2) F/O. Kimmel and F/O. Kirkland for low level attack on LATHEN railway yards. Unable to locate primary, so bombed canal lock south of PAPENBURG from 800'. (3) F/Sgt. Monaghan and F/Sgt. Dean, for low level attack on LINGEN Railway yards. Primary attacked from 800'. One burst seen on main railway line. (4) S/Ldr. Ralston and F/Lt. Clayton, for low level attack on LEER AND AURICH railway targets. LEER railway station attacked from 800' and AURICH, three minutes afterwards, from 100'. Bursts observed on East side of LEER railway station and on buildings in AURICH. Sgts. Dawson and Cloutier (Pilots) and Sgts. Cox and Foxley (Navs.B.W.) joined the Squadron on posting from 1655 M.T.U.	Appendix 2. Appendix 3
Marham.	9.12.42.		Three Mosquitos took off at 1555 hours for railway targets in Northern France. (1) S/Ldr. Ralston and F/Lt. Clayton, attacked a tunnel on main PARIS-SOISSON line near VIERZY. One 500 G.P. 11 sec. bomb released from 100' seen to skid into tunnel mouth and a second to bounce off tunnel mouth. Two 500 G.P. were released at other end of tunnel from 1000' but [redacted]	Appendix 4.

299

Reference:- AIR 27 / 826
PUBLIC RECORD OFFICE
COPYRIGHT - NOT TO BE REPRODUCED PHOTOGRAPHICALLY WITHOUT PERMISSION

OPERATIONS RECORD BOOK

DETAIL OF WORK CARRIED OUT

By 105 Squadron

SECRET

Page No. 1

For the Month of December 1942.

Date	Aircraft Type & Number	Crew	Duty	Time Up	Time Down	Details of Sortie or Flight	References
6.12.42	Mosquito IV DZ	W/C.H.I.Edwards F/O.H.H.M.C.Cairns	Low Level Attack on Phillips Valve and Radio Works at Eindhoven	11.22	13.42	Led 12 Mosquito's in a combined low level attack by Bostons Mosquito's and Venturas on Primary Target. Released 4x500 M.C.T.D. bombs at 12.32 in a shallow dive from 1000'. Photos taken. The attack carried out in good weather was most successful.	Appendix 1 & 10
6.12.42.	Mosquito IV DZ 292.	S/Ldr.D.A.G.Parry F/O.V.G.Robson	Ditto Ditto	11.22	13.33	Led second section of 6 out of 12 Mosquito's to Primary Target. Successfully bombed target from 1000' with 4 x 500 M.C.T.D. after evading an M.E.109 on run up. Photos taken.	
6.12.42.	Mosquito IV DZ [illegible]	F/Lt. [illegible] Patterson F/O. [illegible] Hill	Ditto Ditto	11.22	13.36	Bombed Primary Target from 1000' with 4 x 500 M.C.T.D. 35 MM. Cine' Camera carried and films taken.	
6.12.42.	Mosquito IV DZ 367	F/Lt.[illegible].Blessing Sgt.[illegible].Lawson	Ditto Ditto	11.22	13.32	Set out in formation to bomb Primary Target, but forced to abandon task at Turnhout owing to interception by F.W.190. Enemy successfully evaded and bombs brought back.	
6.12.42.	Mosquito IV DZ 372.	F/O.D.G.Kimmel F/O.[illegible].Kirkland	Ditto Ditto	11.22	13.52	Bombed Primary Target from 1000' with 4 x 500 M.C.T.D.	
6.12.42.	Mosquito IV DZ 370	F/O.J.G.Bruce F/O.M.Carreck.	Ditto Ditto	11.22	13.30	Set out in formation to bomb Primary Target, but forced to abandon task at Turnhout owing to interception by 2 F.W.190. Enemy successfully evaded and bombs jettisoned. Aircraft damaged by cannon fire from F.W.190.	
6.12.42.	Mosquito IV DZ 374.	F/O.[illegible].Moseds Sgt.J.[illegible].Urquhart	Ditto Ditto	11.22	13.46	Bombed Primary Target from 1000' with 4 x 500 M.C.T.D. Intercepted on return in [illegible] area by 2 F.W.190's. Enemy successfully evaded but aircraft damaged by cannon fire. Photos taken.	
6.12.42	Mosquito IV DZ.336	F/S K.L.Monaghan F/S A.W. Dean	Ditto	11.22	13.35	Bombed Primary Target from 1.000 ft with 4 x 500 M.C.T.D. Photos taken and bombs from other aircraft observed bursting in target area.	
8.12.42	Mosquito IV DZ379	F/O J Gordon F/O R.G. Hayes	Low level attack on steel works at Ijmuiden.			Took off to carry out a low level attack on Primary Target. Bombed a small factory in Harlem at 12.43 in mistake for Primary with 4 x 500 G.P.4 sec. from 100 ft. Photos taken.	Appendix 2

300

Reference:- AIR 27 / 826
PUBLIC RECORD OFFICE
COPYRIGHT - NOT TO BE REPRODUCED PHOTOGRAPHICALLY WITHOUT PERMISSION

381. 105 Squadron, de crews en hun verslagen.

382. Motto "Nous y serons"
We shall be there
Wij zullen er zijn.

107 Squadron

Dienstverband

Bij het uitbreken van de oorlog behoorde 107 Squadron bij Groep 2 en vloog met Blenheims en Bostons totdat Groep 2 Bomber Command verliet in mei 1943. Het squadron werd verscheidene keren bij Coastal Command - en eenmaal op Malta gedetacheerd. De hoofdbases waren Wattisham en Great Massingham, maar verscheidene andere vliegvelden werden voor kortere perioden ook gebruikt.

Acties

Uitgevoerde operaties.

Blenheims	162 bombardementen, algemene aanvalsvluchten en 5 weersverkenningen
Bostons	63 bombardementen
Totaal	225 bomberdementen + 5 verkenningsvluchten = 230 luchtacties

Operaties en verliezen

Blenheims	1442 operaties, 61 vliegtuigen verloren (4,2 %)
Bostons	157 operaties, 23 vliegtuigen verloren (14,6 %)
Totaal	1599 operaties, 84 vliegtuigen verloren (5,3 %)

7 Blenheims en 1 Boston werden vernield door ongelukken.

Speciale data

107 Squadron was bij het uitbreken van de oorlog een oorspronkelijk squadron. Op de tweede dag van de oorlog werden 5 Blenheims naar elders gestuurd en gingen er vier verloren in acties tegen Duitse oorlogsschepen. Het squadron voerde de meeste Blenheim-operaties van Bomber Command uit en deed ook de meeste operaties van Groep 2. Van alle Squadrons van Groep 2, liet 107 squadron waarschijnlijk het hoogste gewicht aan bommen vallen. Het deed slechts een bomaanval minder dan 105 squadron's hoogste aantal binnen groep 2 en leed de zwaarste verliezen van deze Groep.

R.A.F. Form 540

OPERATIONS RECORD BOOK

of (Unit or Formation) No. 107 Squadron. R. A. F.

Page No. 1

No. of pages used for day

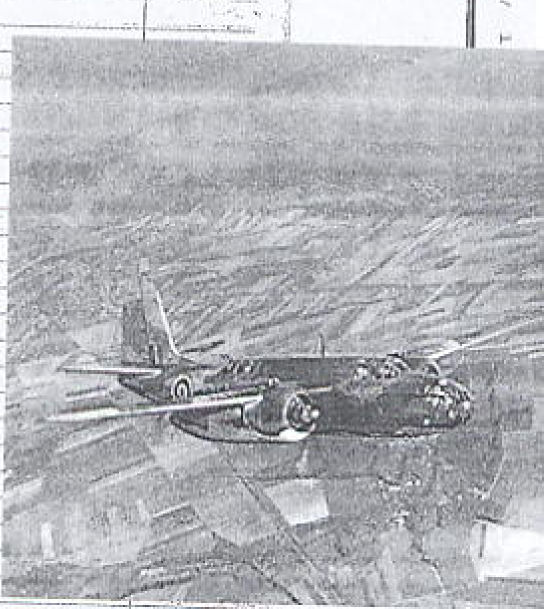
SECRET.

Place	Date	Time	Summary of Events	References to Appendices
Great Massingham.	1st. Dec/42		Weather:- [illegible] 10/10 at 1500ft. Some flying in the morning took place, but the deterioration in the weather made it impossible in the afternoon.	
Great Massingham.	2nd. Dec.		Weather:- Fine with broken cloud at 3000ft. A low and high level bombing programme was carried out at [illegible] and several cross country flights undertaken.	
Great Massingham.	3rd. Dec.		Weather:- Fine and misty. 12 aircraft, captained by [illegible], F/O Turner, F/O Burley, Sgt Burns, F/Sgt Nichols, P/O Rankin, W/Cdr. Dutton, F/Lt. Evans, W/O Reid, Sgt Maw, F/Sgt Simpson and P/O Rance were detailed to carry out an attack on Eindhoven Electro-Chemical works. Crews were briefed, but as they went out to their aircraft the operation was postponed, as the fighter aircraft could not get off the ground. No flying took place in the afternoon. As a security measure all personnel were confined to camp for the night.	
Great Massingham.	4th. Dec.		Weather:- Fine with broken cloud. 6 aircraft captained by F/Lt. Evans, W/O Reid, Sgt Maw, P/O Rance F/Sgt Simpson and Sgt Noble stood by as Battle Flight, but at 1000 hrs Group said they would not be required.	
Great Massingham.	5th. Dec.		Weather:- Cloudy with intermittent rain, 8/10 -10/10's later. No operations were carried out and the restrictions imposed on personnel was maintained.	
Great Massingham.	6th. Dec.		Weather:- Mainly cloudy with occasional slight rain. 12 aircraft, captained by [illegible], F/O Turner; F/O Burley, Sgt Burns; F/Sgt Nichols, P/O Rankin; W/Cdr. Dutton, F/Lt. Evans; W/O Reid, Sgt Maw; F/Sgt Simpson and P/O Rance in the pairs indicated, were detailed to carry out the attack on the Phillips Electro-Chemical plant at Eindhoven. P/O Rance turned back early. The first two aircraft went in at low level and the remainder at 1500ft and 1300ft in pairs respectively. All crews report the whole of the target area covered with smoke and burning. This was confirmed by photographs, and a message from the A.O.C. said that the whole of the East area of the target was gutted. This was apart from damage on the rest of the target. 3 of our aircraft, captained by W/Cdr. Dutton, W/O Reid, and Sgt Maw are missing from this operation. W/Cdr Dutton and W/O Reid are believed to have gone into the Scheldt Estuary on the way back. F/Sgt Nichols crash landed on the aerodrome but all the crew are uninjured. Sgt Burns landed at Ipswich because of holes from flak on leading edge of starboard wing. All aircraft encountered enemy aircraft and some gunners engaged.	

Reference:- AIR 27 /843

PUBLIC RECORD OFFICE

COPYRIGHT - NOT TO BE REPRODUCED PHOTOGRAPHICALLY WITHOUT PERMISSION



383. Een Boston boven G.B.

382. 107 Squadron, de crews en hun verslagen.

Operatie Oester

DETAIL OF WORK CARRIED OUT

By No. 107 Squadron. West Raynham

For the Month of December 1942

SECRET

Page No. 1

Date	Aircraft Type & Number	Crew	Duty	Time Up	Time Down	Details of Sortie or Flight	References
6th December	107. BOSTON III 'Z' AL.736	S/L. MACLACHLAN, P/O. ROWBOTH., F/SGT. BRADY.	PHILLIPS ELECTRICAL WORKS. EINDHOVEN.	1120	1349	Primary target attacked from 50 ft. at 1230 hours with 4 x 500 lb. M.O.T.D. 11 secs. Two bursts seen on buildings on far side of Bakelite Factory and on Bakelite Factory itself. Second building from left of Radio Erecting Shops seen to blow up with an orange glare. An Hispano type gun, mounted on this building, failed to fire and the gunner ducked and was immediately afterwards blown up with the building.	A 1, C 1, D 1
6th December	107. BOSTON III 'Q' AL.752	P/O. TURNER, P/O. ANDERSON, SGT. CHATFIELD, F/SGT. MURRAY.	-do-	1120	1345	Primary target attacked from 50 ft at 1230 hours with 4 x 500 lb. M.O.T.D. 11 secs. Saw three bursts, one of which overshot target. M/Gunned gun on top of Bakelite Factory and strikes were observed. A/C suffered slight damage, by birds, to Fixed Aerial and leading edge of wing.	
6th December	107. BOSTON III 'E' W.8330.	P/O. DUDLEY, P/O. BEDFORD, F/SGT. FORREST., F/SGT. SMITH.	-do-	1120	1347	Primary target attacked from 1500 ft at 1231 hrs with 4 x 500 M.O.T.D. 0.025 bombs. Bursts seen on Machine Shop and second block from left of Radio Erecting Shops. Three bombs slightly undershot and bursts were seen on the Paper and Cardboard Stores. Seagull came through Observer's perspex over COOLHEEPLAAT and inrush of air blew all maps away. A/C was attacked by 1 Me109 when over OOST BURG at 1250 hrs at 50 ft. The E/A made 4 separate attacks from the stern but no strikes were scored. This Me109 is claimed as damaged by a 3 sec burst from rear A/C at 400 yards range. No further attack was made. One Boston was seen to be shot down by fighters in this area and a further Boston dived into the sea 30 miles off FLUSHING at 1250 hours.	

PUBLIC RECORD OFFICE — Reference:- AIR 27 /843

COPYRIGHT - NOT TO BE REPRODUCED PHOTOGRAPHICALLY WITHOUT PERMISSION

DETAIL OF WORK CARRIED OUT

By No. 107 Squadron. West Raynham.

For the Month of December 1942

SECRET

Page No. 4

Date	Aircraft Type & Number	Crew	Duty	Time Up	Time Down	Details of Sortie or Flight	References
6th December	107. BOSTON III 'T' AL.737.	SGT. MAY., F/SGT. WILSON., SGT. BARNES.	PHILLIPS ELECTRICAL WORKS. EINDHOVEN.	1122	-	Aircraft missing. This aircraft is known to have bombed the target dropping 4 x 500 lb. M.O.T.D. 0.025 and is thought to have hit the sea during an encounter with an enemy aircraft.	A 1, C 1, D 1
6th December	107. BOSTON III 'V' W.8320.	F/SGT. SIMPSON., P/O. VALLE-JONES., F/SGT. JENKINSON., SGT. TAAFFE.	-do-	1122	1348	Primary target attacked from 1200 ft at 1232 hours with 4 x 500 lb. M.O.T.D. 0.025. Bursts were seen on Glass Storerooms and Radio Erecting Shops and many other Bursts seen in the target area. Port engine was jammed with pieces of wood after hitting a tree before crossing enemy coast on return journey. Several enemy aircraft were seen and heavy flak was encountered over the target area. Two aircraft were seen to go into the sea at KRAMMER VOLKERAK. Photographs were taken over the target.	
6th December	107. BOSTON III 'P'	P/O. BANCE., F/SGT. WERTHEIM., P/O. BATE., F/SGT. MANN.	-do-	1115	1140	Abandoned task soon after take off owing to hatch failing to operate. Circled and landed at base.	
6th December	107. BOSTON III 'D' AL.754.	F/SGT. NICHOLS., SGT. HATHAWAY, SGT. OSBORNE., SGT. [illegible]	-do-	1121	1350	Primary target attacked from 1500ft at 1230 hours with 4 x 500 lb. M.O.T.D. 0.025. Bursts were seen on Radio Erecting Block and one bomb entered top storey and exploded. Port engine cut on way out and on return trip. Both engines cut on landing and a/c crashed, crew slightly injured.	

PUBLIC RECORD OFFICE — Reference:- AIR 27 /843

COPYRIGHT - NOT TO BE REPRODUCED PHOTOGRAPHICALLY WITHOUT PERMISSION

384. 107 Squadron, de crews en hun verslagen.

Operatie Oester

R 27 / 843

COPYRIGHT – NOT TO BE REPRODUCED PHOTOGRAPHICALLY WITHOUT PERMISSION

Date	Aircraft Type & Number	Crew	Duty	Time Up	Time Down	Details of Sortie or Flight	References
6th December.	107. BOSTON III 'F' Z.6373.	P/O. RANKIN. SGT. JONES. SGT. BUTLER.	PHILLIPS ELECTRICAL WORKS. EINDHOVEN.	1121	1352	Primary target attacked from 1300 ft at 1230 hrs with 4 x 500 lb. M.C.T.D. 0.025. Bombs thought to have burst on centre block of Radio Erecting Shops. The whole target area was covered in smoke, the largest tower was seen collapsing and the Valve Factory was also seen to be disintegrating. Intense light flak was encountered over the target area.	
6th December.	107. BOSTON III 'A' AL.750.	W/C. DUTTON. F/LT. HERBERT. P/O. McLAUGHLIN. P/O. DELANEY.	-do-	1122	-	Aircraft missing. This aircraft is known to have bombed the target and is thought to have hit the sea on the return journey during an encounter with an enemy aircraft.	
6th December.	107. BOSTON III 'Q' Z.2256.	F/LT. EVANS. SGT. JOHNSTONE. SGT. HARRIS.	-do-	1122	1358 Marham. 1415 Base.	Primary target attacked from 1500 ft at 1231 hours with 4 x 500 lb. M.C.T.D. 0.025. Own results were unobserved, but bursts were seen on the Radio Erecting Shops. Several FW-190's were seen attacking A/C 'Y' and smoke was seen coming from engine of A/C 'M', which is believed to have fallen into the sea. A/C 'X' (Squadron unknown) was seen to go into the sea and completely break up at 1309 hrs on a course 310° 50 miles from OOST HUKET.	
6th December.	107. BOSTON III 'K' Z.2252.	P/O. REID. P/O. RIDDOUGH. F/SGT. ANDREWS. F/SGT. ENCE.	-do-	1122	-	Aircraft missing. This aircraft is known to have bombed the target dropping 4 x 500 lb. M.C.T.D. 0.025., and was last seen over enemy territory losing height and speed.	

OPERATIONS RECORD BOOK

DETAIL OF WORK CARRIED OUT

By No.107 Squadron. West Raynham.

FORM 541.

SECRET

Page No. 1.

27 / 843

COPYRIGHT – NOT TO BE REPRODUCED PHOTOGRAPHICALLY WITHOUT PERMISSION

Date	Aircraft Type & Number	Crew	Duty	Time Up	Time Down	Details of Sortie or Flight	References
6th December	107. BOSTON III 'J' Z.8300.	SGT. BURNS. F/SGT. BROWN. SGT. McNAIR. SGT. COLBURN.	PHILLIPS ELECTRICAL WORKS. EINDHOVEN.	1115	1335 Ipswich.	Forced to bomb east of target area owing to slip stream from leading A/C 'E'. Attacked at 1231 hours from 1500 feet with 4 x 500 lb. M.C.T.D.0.025. Bombs believed to have fallen on buildings east of target area. Attacked by 2 FW.190's, petrol tank damaged by cannon fire. 2 Bostons observed to dive into sea – one at 51° 47'N 03°00' E., and the other W. of WEST SCHOUWEN.	

385a. Motto: Si placet necamus
We destroy at will
Indien besloten vernietigen wij.

139 (Jamaica) Squadron

Dienstverband

Bij het uitbreken van de oorlog hoorde het squadron bij Groep 2 en vloog met Blenheims vanaf Wyton. In december 1939 was het ingedeeld bij de Advanced Air Striking Force (vooruitgeschoven luchtstrijdkrachten) in Frankrijk en na bijna te zijn weggevaagd in de slag om Frankrijk, ging het squadron in mei 1940 terug naar Engeland. Het begon weer bij Groep 2 met het uitvoeren van operaties, twee maal vanaf Horsham St. Faith en tweemaal vanaf Oulton. In december 1941 werd het squadron gestationeerd op Malta en verloor daarmee het eigen karakter. Opnieuw geformeerd in Groep 2 in juni 1942 met Mosquito dag-bommenwerpers en vliegend vanaf Horsham St. Faith (nog twee keer), Oulton, Marham en Wyton, leed het weer zware verliezen.

Het squadron werd in juni 1943 overgedragen aan Groep 8 en was daar tot aan het eind van de oorlog, een bijzonder, voor alle soorten van taken geschikt nachtbommenwerpers-squadron, zoals het plaatsen van doel-aanwijzers (markers), bommen werpen, het uitwerpen van radar-storend materiaal (Window) dikwijls bij afleidings-luchtaanvallen.

Ingedeeld bij Groep 8 was het squadron gestationeerd op Wyton en Upwood.

Acties

Uitgevoerde operaties

Groep 2	Blenheims	190 bombardementen + 7 foto verkenningen
Groep 2	Mosquitos	56 bombardementen + 10 weer/foto verkenningen
Groep 8	Mosquitos	438 bombardementen + doel aanwijzingen (markers)
Totaal		684 bombardementen + 17 verkenningen = 701 operaties

Operaties en verliezen

Groep 2	Blenheims	1112 operaties, 33 vliegtuigen verloren (3,0 %)
Groep 2	Mosquitos	245 operaties, 14 vliegtuigen verloren (5,7 %)
Groep 8	Mosquitos	4187 operaties, 23 vliegtuigen verloren (0,5 %)
Totaal		5544 operaties, 70 vliegtuigen verloren (1,3 %)

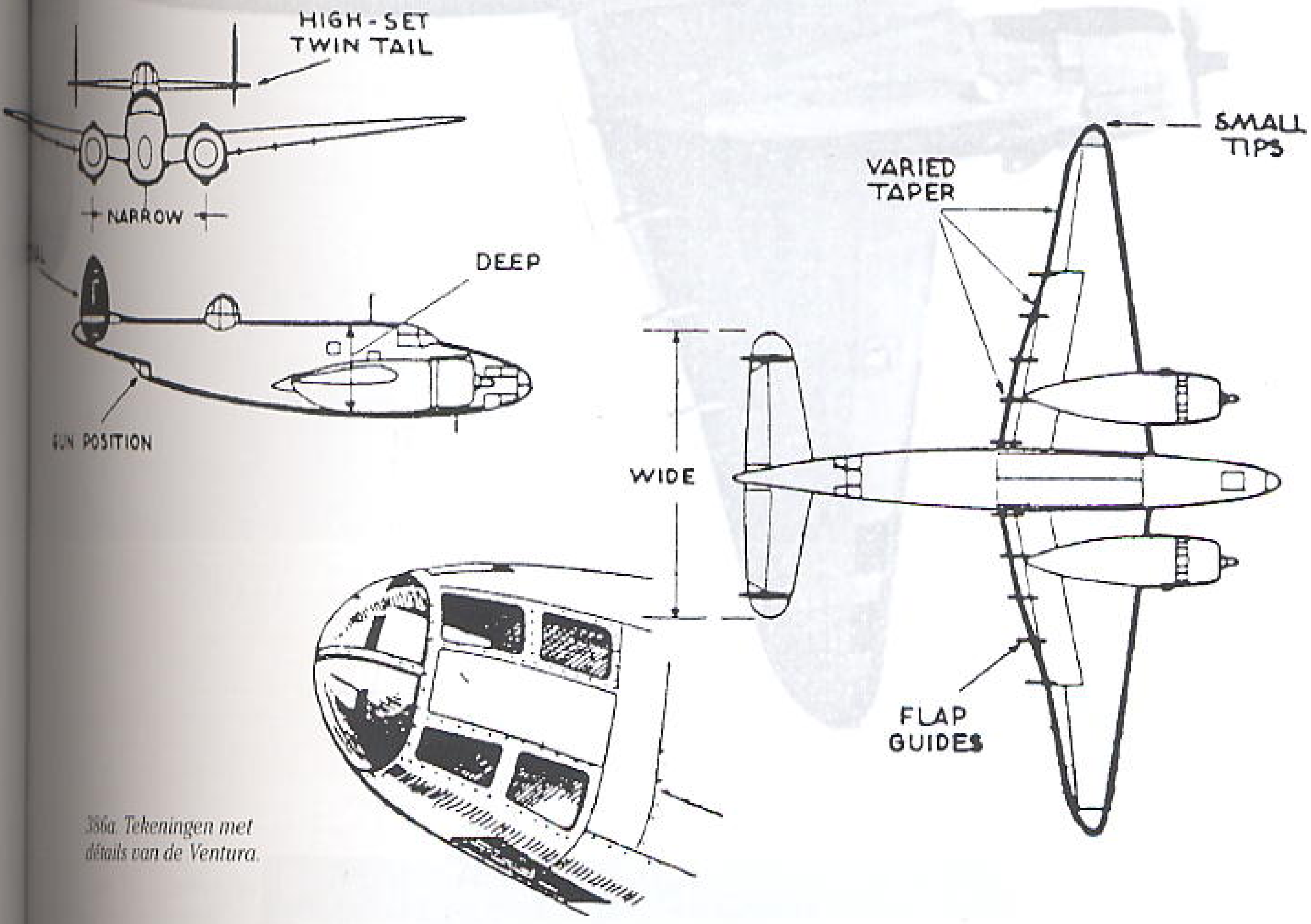
6 Blenheims werden door ongelukken vernield.

Speciale data

Bij het uitbreken van de oorlog was 139 squadron een oorspronkelijk squadron en voerde het Bomber Command's eerste oorlogs-actie uit: een verkenningsvlucht boven de Noordzee en Duitsland op de eerste dag van de oorlog. Het deed bijna onafgebroken dienst gedurende de hele oorlog, als de detacheringen naar de Advanced Air Striking Force en naar Malta worden meegerekend.

Van Groep 2 voerde 139 Squadron de meeste bombardementen uit. Het leed de grootste verliezen en had het hoogste verliespercentage van de Mosquito-squadrons van Groep 8.

386. Een mooie opname van een Ventura in de vlucht.



386a. Tekeningen met détails van de Ventura.

R.A.F. Form 540

See instructions for use of this form in K.R. and A.C.I., para. 1349, and War Manual, Pt. II., chapter XX., and notes in R.A.F. Pocket Book.

OPERATIONS RECORD BOOK

Page No. 1

of (Unit or Formation) NO.226 SQUADRON

No. of pages used for day

Place	Date	Time	Summary of Events	References to Appendices
SWANTON MORLEY	1942 Decr. 1		2 aircraft on practice bombing 1000' at SUTTON WALK, and 6 aircraft carried out low level cross country flights.	
	2		7 aircraft to MIDDLE WALLOP for Operations but returned at 14.00 hours without operating due to cloud cover down to 1000' over target. 3 aircraft were formation flying locally, 3 were air tested, 1 carried out an S.C.I. test, and 5 were on low level cross country flights.	
	3		14 aircraft prepared for operations as detailed, but were cancelled after crews had gone out to their aircraft on account of bad weather at 11.30 hours. General stand down in afternoon, but crews confined to camp.	
	4		16 aircraft engaged on local formation flying, 1 aircraft on a cross country landed at SUTTON BRIDGE. 1 aircraft carried out pigeon release tests, and 3 were air tested locally.	
	5		There was no flying owing to bad weather and W/CDR. W.E. SURPLICE gave a lecture at 11.00 hours in S.H.Q. on "Army Co-operation". F/O. T.B. BRESELL, Medical Officer, lectured at 14.00 hours on "Dinghy First Aid".	
	6		12 aircraft were detailed for operations with 2 standing by in reserve. The target was PHILIPS VALVE & RADIO FACTORY at EINDHOVEN, HOLLAND. 1 aircraft did not return (F/O. N.J.A. PATON, F/LT. J.G.A. MAGUIRE and F/O. J.L. FLETCHER)	"A"
	7		5 aircraft carried out low level cross country exercises. 2 aircraft on local smoke tests, and 1 aircraft local air test. Stand down in afternoon.	
	8		5 aircraft on low level cross country trips. 1 aircraft to Feltwell and return. 2 aircraft on Army Co-operation (Beat up of SWANTON MORLEY aerodrome and column of Army Transport in the SWAFFHAM area). All crews on last Sunday's operation were photographed by Press representatives.	
	9		14 aircraft low level bombing at SUTTON WALK, and 7 aircraft local formation flying.	
	10		No flying due to bad weather. General stand down in afternoon.	
	11		2 aircraft to MANHAM and return. 2 aircraft on air test. 2 aircraft on Army Co-operation (Army transport beat up near SWAFFHAM). 4 aircraft used for flying sequences by News Film Company. 3 aircraft on detachment to HURN. 1 aircraft circuits and landings (W/CDR. J.M. WARFIELD)	
	12		6 aircraft on Battle Order stand by. 1 aircraft air tested.	
	13		9 aircraft low level cross countries. 1 aircraft air test. 1 aircraft to LINKHAM and return. 1 aircraft circuits and bumps. 4 aircraft operations, low level, - all returned owing to lack of cloud cover.	"F"

COPYRIGHT - NOT TO BE REPRODUCED PHOTOGRAPHICALLY WITHOUT PERMISSION

AIR 27/1406

PUBLIC RECORD OFFICE

OPERATIONS RECORD BOOK

DETAIL OF WORK CARRIED OUT

By NO.226 SQUADRON

SECRET

Page No. 1

For the Month of DECEMBER 1942

Date	Aircraft Type & Number		Crew	Duty	Time Up	Time Down	Details of Sortie or Flight	References
1942 Decr. 6	BOSTON III Z.2234	"X"	S/L. J.S.KENNEDY F/O. R.S.HUTCHENFORD F/S. E. LEE.	PHILIPS VALVE AND RADIO FACTORY EINDHOVEN HOLLAND	11.25	13.40	12 BOSTONS OF 226 SQUADRON	
	Z.2261	"W"	F/O. L.F. FRIZELL SGT. R. COLEMAN SGT. D.W. BISHOP		11.25	13.40		
	AL.678	"R"	F/L. R.A.YATES-EARL P/O. K.H. HOUGHTON SGT. E. LEAVER.		11.25	13.50		
	AL.750	"E"	P/O. O.S. THOMAS. P/O. R.H. BOWYER. SGT. H. MORTON.		11.35	13.45		
	Z.2266	"S"	F/O. N.J.A. PATON F/L. J.G.A. MAGUIRE. F/O. J.L. FLETCHER.		11.35	MISSING		
	Z.2166	"V"	SGT. T.W. MAXEN. P/O. H.C. HOSKING SGT. R.A. WELBURN		11.35	13.45		
	Z.2295	"A"	S/L. G.R. MAGILL P/O. D.G. WALCH SGT. H. GUBBINS		11.22	13.48		
	W.8287	"P"	SGT. W.H. LEAVITT SGT. A. WILLIS F/S. A.O. MISKOTT.		11.22	13.45		
	W.8337	"H"	F/L. D.T. SMITH F/S. J.O. BICKNELL P/O. G.B. TOLPUTT.		11.22	13.40		
	Z.2258	"G"	SGT. W.B. HIBBERT SGT. K. SCHOLES. SGT. J.E. CROWHURST		11.22	13.49		
	W.8345	"J"	P/O. L.G. LITTELL F/S. D.G. FARQUHAR SGT. W.J. BRYAN		11.22	13.46		
	AL.285	"L"	SGT. J.S. BIRKETT SGT. A.M. GARDINER SGT. H. YOUNG.		11.22	13.45		

Details of Sortie or Flight (continued):

Two boxes of 6 aircraft led by S/LDR. KENNEDY and S/LDR MAGILL respectively, set out from BASE to attack the Phillips Valve and Radio Factory at EINDHOVEN, HOLLAND, at 11.25 hours.

One aircraft "S" - F/O. PATON - failed to return.

All aircraft carried 4 x 500 M.C. T/D .025 secs, and all aircraft dropped their bombs. No bombs hung up.

Air Gunners fired a total of 770 rounds at various targets and 3400 rounds were lost in aircraft "S" - F/O. PATON.

Photographs were taken revealing great damage, and the operation is regarded as an outstanding success

Our aircraft were attacked by FW.190's and ME.109's in small numbers but no damage was observed. (These remarks cannot be applied to aircraft "S" - F/O. PATON)

As the operation was carried out at "nought feet" except when aircraft bombed at approx. 1500 to 1800 feet much light flak was encountered, and in parts this was intense. Some heavy flak was observed, but it was, in the main, rather inaccurate.

11 aircraft recrossed the DUTCH COAST at the HOOK OF HOLLAND, instead of at the intended spot, with the result that fire was experienced from the shore batteries until the range was 4-5 miles

This raid was the biggest daylight effort of the war, and 36 Bostons, 12 Mosquito's and 36 Venturas were detailed for the trip.

The fighter escort intended for Bostons on the return trip were not observed, and the whole show was, therefore, made unescorted.

COPYRIGHT - NOT TO BE REPRODUCED PHOTOGRAPHICALLY WITHOUT PERMISSION

AIR 27/1406

PUBLIC RECORD OFFICE

387. Moto: Non sibi sed patriæ
For country not for self
Niet voor onszelf maar voor het vaderland.

226 Squadron

Na de gevechten boven Frankrijk en dienst bij Coastal Command in Noord-Ierland, werd het squadron in mei 1941 bij Groep 2 geplaatst. Het bleef bij Groep 2 totdat de Groep in mei 1943 Bomber Command verliet. 226 Squadron vloog met Blenheims, dikwijls in de rol van bestrijding van vijandelijke schepen, en met Bostons. Ze waren gestationeerd op Wattisham, Manston en Swanton Morley.

Acties

Uitgevoerde operaties.

Blenheims	38 bombardementen en aanvallen op schepen
Bostons	62 bombardementen en 1 storingsvlucht
Totaal	100 bombardementen + aanvallen op schepen + 1 storingsvlucht

Operaties en verliezen

Blenheims	241 operaties, 16 vliegtuigen verloren (6,6 %)
Bostons	499 operaties, 12 vliegtuigen verloren (2,4 %)
Totaal	740 operaties, 28 vliegtuigen verloren (3,8 %)

Speciale data

Het squadron introduceerde Amerikaanse bommenwerper-bemanningen bij de operaties van juni 1942.

388. 226 Squadron Boston III veterans. V.l.n.r. F/Sgt. W.H.C. Leavitt, F/O L.P. Frizzle, F/O Hoskins en F/L D. Smith.

389. 226 Squadron, de crews en hun verslagen.

390. Motto: "Aequo animo"
Equanimity
Evenwichtig moedig.

464 (Australian) Squadron

Dienstverband

Het squadron werd binnen Groep 2 geformeerd en vloog met Venturas vanaf Feltwell en Methwold, totdat Groep 2 Bomber Command verliet in mei 1943. Ingedeeld bij de 2nd Tactical Air Force zette het squadron het uitvoeren van operaties, tot aan het einde van de oorlog, voort. In augustus 1943 werd overgegaan op Mosquito jachtbommenwerpers.

Acties

Uitgevoerde operaties.
464 Squadron voerde 226 operaties uit met Venturas en verloor 6 vliegtuigen (1,8 %) bij 28 bombardementsvluchten.

of (Unit or Formation) No. 464 (RAAF) Squadron. Page No. 1
No. of pages used for day

Place	Date	Time	Summary of Events SECRET.	References to Appendices
Feltwell.	Dec.1.		Two more Ventura arrived, total now 21. Weather poor, cold, some rain. Local flying only.	
	" 2.		One more Ventura arrived, total 22. Squadron warned to stand by for operation in very near future. Weather remains poor. Local flying.	
	" 3.		Weather bad. Cold. Heavy mist. Flying suspended, orders to detail 14 crews and bomb up 14 aircraft carried out.	
	" 4.		Weather improved. Local flying continued. Seven additional complete crews arrived. All Canadian, all Ventura trained in Canada.	
	" 5.		Weather fair. Flying kept to minimum in lieu of Operation, to avoid cutting up airfield. Briefing of crews detailed for Operation completed. Time of take-off, 1st machine 11.17 hrs. Operation eventually cancelled at last moment owing to bad weather over target.	
	" 6.		Weather improved. Operation on. Final checks made. Starting time given as yesterday. Great excitement generally, at first operation. All aircraft took off to time and formated with 487 N.Z. Squadron and 21 Squadron, R.A.F, making a total of 47 machines in all, led by C.O. 464 Squadron, W/Cdr. R.H.Young, A.F.C. Target - Phillips Radio Valve Factory at Eindhoven, Holland, about 60 miles from Dutch coast. The take-off was perfect, low level maintained throughout and was uneventful until the Dutch coast was crossed when a good deal of light flak was experienced which produced the first casualty, one machine seen to dive into sea but nobody knew who it was. The route taken was slightly South of track which led to the crossing of an emergency landing ground which was well defended. Flak was extremely accurate and accounted for another machine piloted by C.O. 487 N.Z. Squadron, W/Cdr. Seavill, which was seen to blow up and crash in flames, on aerodrome. Sgt. Swan (Canadian) 464 Squadron was also hit at this stage, 3 feet of Port main plane was shot away. As a result, he jettisoned bombs and successfully returned to base, his bombs incidentally were seen to burst on a gun emplacement, doubtless destroying it. P/O Abbott, Aus.407404, was also hit by flak shell on Port Engine but continued on to target and bombed on time and finally made base successfully. Heavy opposition was met over the target by flak guns mounted on roofs. P/O Moor (Canadian) was hit whilst over target and was seen to dive into houses surrounding target area. On completion of bombing, course was set for home, maintaining low level.	1

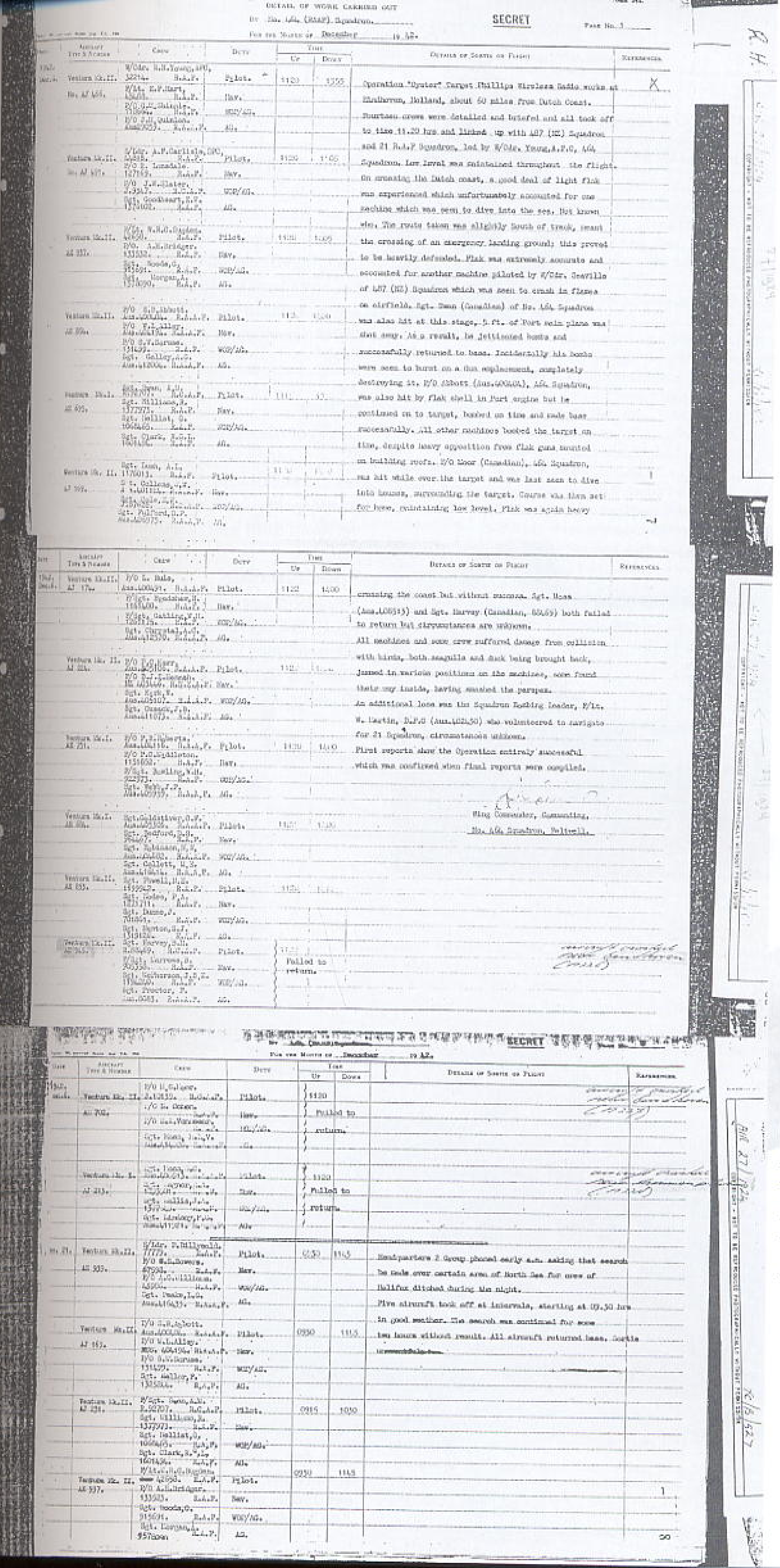
AIR 27 1924

Page No. 2

Place	Date	Time	Summary of Events SECRET.	References to Appendices
	Dec.6. (cont).		Heavy opposition by flak again met crossing coast but no results observed. Sgt. Ross, Aus.400513, 464 Squadron and Sgt. Harvey, Canadian R8469 failed to return, circumstances unknown. All machines and some members of crews suffered damage by birds, seagulls and duck being brought back, being jammed in various positions, some having penetrated the perspex. An additional loss was 464 Squadron Navigation Officer, A/F/Lt. W. Martin, D.F.C, Aus. 402450 who navigated for 21 Squadron, R.A.F. Details are unknown. First reports show the operation entirely successful which were finally confirmed. Other Australian losses were Aus.8063 Sgt. Proctor (Gunner with Sgt. Harvey); Aus.411321 Sgt. Lindsay, F.G (Gunner with Sgt. Ross), Aus.414826 Sgt. Hase, H.J.F (Gunner with P/O Moor). 14 machines took off, 11 returned.	
	Dec.7.		Weather fair. 2 aircraft only, serviceable. Maintenance section were busy. No flying.	
	" 8.		As yesterday.	
	" 9.		Weather fine. Local flying. Visit by Australian Press representative.	
	" 10.		Weather continues fine. Local flying.	
	" 11.		As yesterday.	
	" 12.		Weather fine. More machines available. Cross Countries carried out, also bombing exercise on Ship target with good results. Three machines with crews attached to R.A.F, Hurn, for Army Co-operation exercise.	
	" 13.		Local flying and more Cross Countries. Weather fine.	
	" 14.		As yesterday. Bombing practice.	
	" 15.		Weather fair. Local flying.	
	" 16.		Cloud, some rain. Local flying.	
	" 17.		As yesterday.	
	" 18.		Weather deteriorated. Cloud. Rain. Visibility nil. Flying cancelled.	
	" 19.		As yesterday.	
	" 20.		Weather fine. Good programme carried out. Warned to stand by for Bullseye exercise, eventually cancelled.	
	" 21.		Weather excellent. Good general progress. One machine detailed to attack trains in France,	

AIR 27 1924

391. 464 Squadron


DETAIL OF WORK CARRIED OUT

BY No. 464 (RAAF) Squadron. SECRET Page No. 1

For the Month of December 1942.

Operation "Oyster" Target Phillips Wireless Radio works at Ehalhaven, Holland, about 60 miles from Dutch Coast. Fourteen crews were detailed and briefed and all took off to time 11.20 hrs and linked up with 487 (NZ) Squadron and 21 R.A.F Squadron, led by W/Cdr. Young, A.F.C, 464 Squadron. Low level was maintained throughout the flight. On crossing the Dutch coast, a good deal of light flak was experienced which unfortunately accounted for one machine which was seen to dive into the sea. Not known who. The route taken was slightly South of track, meant the crossing of an emergency landing ground; this proved to be heavily defended. Flak was extremely accurate and accounted for another machine piloted by W/Cdr. Jeaville of 487 (NZ) Squadron which was seen to crash in flames on airfield. Sgt. Swan (Canadian) of No. 464 Squadron was also hit at this stage, 5 ft. of Port main plane was shot away. As a result, he jettisoned bombs and successfully returned to base. Incidentally his bombs were seen to burst on a Gun emplacement, completely destroying it. P/O Abbott (Aus.400484), 464 Squadron, was also hit by flak shell in Port engine but he continued on to target, bombed on time and made base successfully. All other machines bombed the target on time, despite heavy opposition from flak guns mounted on building roofs. P/O Moor (Canadian), 464 Squadron, was hit while over the target and was last seen to dive into houses, surrounding the target. Course was then set for home, maintaining low level. Flak was again heavy crossing the coast but without success. Sgt. Hoss (Aus.408313) and Sgt. Harvey (Canadian, 88469) both failed to return but circumstances are unknown.

All machines and some crew suffered damage from collision with birds, both seagulls and duck being brought back, jammed in various positions on the machines, some found their way inside, having smashed the perspex.

An additional loss was the Squadron Bombing Leader, F/Lt. W. Lastin, D.F.C (Aus.402450) who volunteered to navigate for 21 Squadron, circumstances unknown.

First reports show the Operation entirely successful which was confirmed when final reports were compiled.

Wing Commander, Commanding,
No. 464 Squadron, Feltwell.

SECRET

For the Month of December 1942.

Failed to return.

Failed to return.

Headquarters 2 Group phoned early a.m. asking that search be made over certain area of North Sea for crew of Halifax ditched during the night.

Five aircraft took off at intervals, starting at 09.30 hrs in good weather. The search was continued for some two hours without result. All aircraft returned base.

392. 464 Squadron, de crews en hun verslagen. In deze verslagen zien we crews van Harvey en Moor, die in Eindhoven crashten. (zie "Failed to return").

393. Moto: "Ki te mutunga"
Though to the end
Doorgaand tot het einde.

487 (New Zealand) Squadron

Dienstverband

Het squadron werd binnen Groep 2 geformeerd en vloog met Venturas vanaf Feltwell en Methwold, totdat Groep 2 Bomber Command verliet in mei 1943. Ingedeeld bij de 2nd Tactical Air Force zette het squadron het uitvoeren van operaties, tot aan het einde van de oorlog, voort. In augustus 1943 werd overgegaan op Mosquito jachtbommenwerpers.

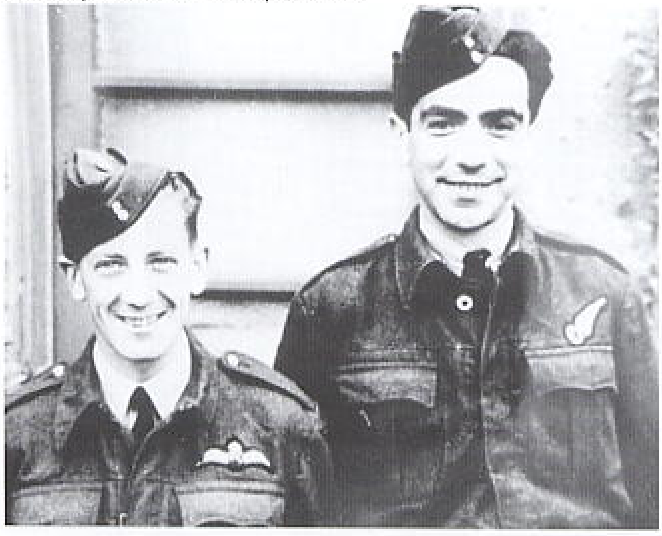
Acties

Uitgevoerde operaties.
487 squadron voerde 273 operaties uit met Venturas en verloor 15 vliegtuigen (5,5 %) bij 27 bombardementsvluchten. Verder ging een Ventura verloren door een ongeluk.

Speciale data

Squadron Leader L.H. Trent werd met het Victoria Cross onderscheiden n.a.v. de aanval op de Electriciteits Centrale van Amsterdam op 3 mei 1943. Bij deze luchtaanval verloor 487 squadron 10 vliegtuigen.

394. Fl/Sgt T. Taylor en Sgt. M. Shapiro, van 487 Squadron.



395. 487 Squadron op de basis Feltwell in october 1942. De Ventura AE916 "C" achter hen zou de enige zijn die van de aanval op Amsterdam 3-5-1943 zou terugkeren.

396.

R.A.F. Form 540 — AIR27/1935

OPERATIONS RECORD BOOK

Page No. 9.

of (Unit or Formation) No. 487 (R.N.Z.A.F.) Squadron. No. of pages used for day

Place	Date 1942.	Time	Summary of Events SECRET.	References to Appendices
Feltwell.	Dec 1		The big day is drawing nearer and everybody is on their toes, just waiting. Discussions here, there and everywhere – is it tomorrow ?. It should be something good when it comes.	
	2		Not to-day – perhaps tomorrow.	
	3		Just waiting round for it.	
	3		The following crews arrived on attachment from S.H.Q. [illegible], for flying training :- Sgt. [illegible], S. (Pilot) Sgt. McGREGOR, D.G. (WO/AG) Sgt. MORRISON, A.G. (WO/AG) Sgt. NICHOLS, J.M. (Nav) not yet arrived on account of being sick. Sgt. [illegible], R. (Pilot) Sgt. O'CONNOR, S.T. (Nav) Sgt. [illegible], R.E. (WO/AG) and Sgt. WILLIAMSON, J.K. (WO/AG). Sgt. O'DONNELL, B.J. (Pilot) Sgt. McCORMICK, J.R. (Nav) Sgt. BILLINGS (WO/AG) and Sgt. [illegible], N. (WO/AG)	
	4, 5.		Still waiting round for it.	
	6		This is the day. All crews were keyed up to concert pitch. The Squadron put up 16 machines and with the other two Squadrons, 47 machines were airborne in under 5 minutes. Just before 11.30 hours. Course set at 11.33 and what an impressive sight when they all flew over. The ground staff just wait anxiously for 2 hours 20 mins to pass by. At 13.45 hours they started to return, 'DIGGER', ANDY COUTTS, McCAFFIN, etc. Unhappily (i) W/Cdr. F.C. SEAVILL, F/O. J.A.W. WITHERS, Sgt. KING, F.E. and Sgt. [illegible], T.M. (ii) Sgt. PATTISON, A.G. Sgt. VICK, E.J.F. Sgt. ISAAC, J.J. and Sgt. STOKES, P.J. (iii) Sgt. [illegible], J.L. Sgt. [illegible], E.C. Sgt. [illegible], D.N. and Sgt. THOMAS, P.E. did not return. F/O. GORDON PARK did a marvellous job of work by putting his failing aircraft down on the fens and only damaged his rear oleo leg. Apart from that and a U/S engine his machine is unmarked – nice work GORDON. The three Squadrons celebrated their operational baptism in the usual way, at night. What a pity there was no 'line shoot' book there, it would have made good reading. An official report of the show is attached hereunder :- The following personnel were detailed to fly aircraft as stated. 'C' W/Cdr. F.C. SEAVILL and crew. 'A' F/O. G.A. PARK and crew. 'G' S/Ldr. A.B. [illegible] and crew. 'X' Sgt. BAKER and crew. 'Y' S/Ldr. L.H. TRENT and crew. 'D' F/O. S.B. [illegible] and crew. 'B' F/Lt. B.D. McCAFFIN and crew. 'F' F/Sgt. TAYLOR and crew.	

PUBLIC RECORD OFFICE

Reference:- AIR 27/1935

COPYRIGHT – NOT TO BE REPRODUCED PHOTOGRAPHICALLY WITHOUT PERMISSION

AIR 27/1935

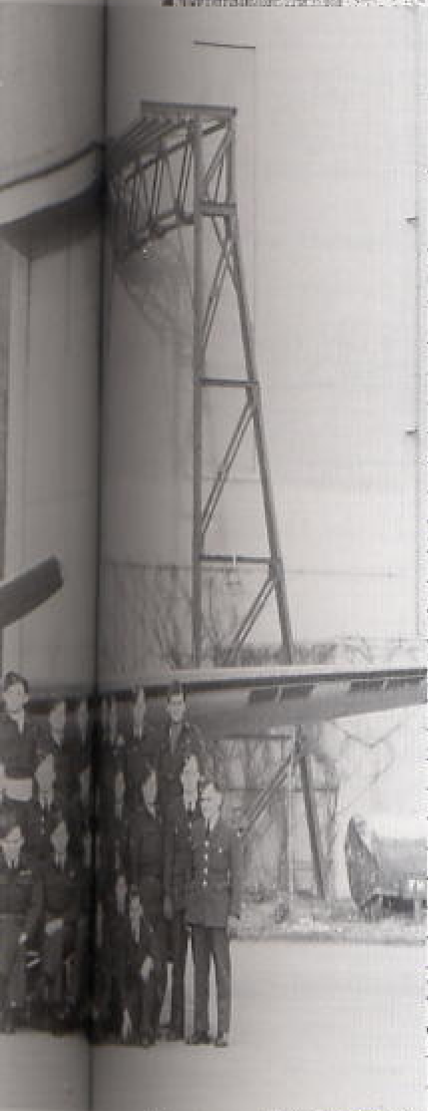
COPYRIGHT – NOT TO BE REPRODUCED PHOTOGRAPHICALLY WITHOUT PERMISSION

487

Page No. 10.

Date	Time	Summary of Events SECRET.	References to Appendices
Dec. 6.		'H'. F/O. G.W. [illegible] and crew. 'E'. Sgt. [illegible] and crew. 'D'. F/O. R. [illegible] and crew. 'L'. F/Sgt. LEE and crew. 'K'. F/Sgt. COUTTS and crew. 'P'. Sgt. PATTISON and crew. 'T'. F/Sgt. BAYNTON and crew. 'W'. Sgt. [illegible] and crew. Sixteen aircraft of No. 487 (NZ) Squadron were detailed to attack the PHILIPS RADIO WORKS at EINDHOVEN, in HOLLAND, on 6/12/42. Sixteen aircraft were airborne at 11.30 for the target. The enemy coast was crossed N.E. of [illegible] where both light and heavy flak was encountered. In the [illegible] area, where concentrated light flak was met, W/Cdr. F.C. SEAVILL was seen to go down. The target was reached at 12.30 and the attack was pressed home from extremely low level. Each aircraft carried 40 x 30 incendiary and 2 x 250 (D.A.) G.P. bombs. The target was left a mass of smoke and flame. SQUADRON 487. DETAILED 16. PRIMARY 13. ABANDONED Nil. MISSING 3.	
7.		The following crews arrived on attachment from S.H.Q. [illegible] for flying training:- Sgt. [illegible], D.F. (Pilot) Sgt. [illegible], J.G.J. (Nav) Sgt. [illegible], T.O. (WO/AG) Sgt. [illegible], L.R. (WO/AG). Sgt. FOSTER, D.R. (Pilot) Sgt. WILKINS, F.A. (Nav) Sgt. [illegible], A.F. (WO/AG) Sgt. VINE, T.F. (WO/AG) Sgt. BAKER, A.G. (Pilot) Sgt. [illegible], L. (Nav) Sgt. [illegible], J.H. (WO/AG) Sgt. [illegible], A.[illegible] (WO/AG)	
7, 8.		Hardly any flying as most of the aircraft are in for inspections. It seems that very few of the aircraft were not hit during Sunday's operation and now it is a case of make and mend.	
9.		Must report the visit of MR. [illegible] of the NEW ZEALAND PRESS. He interviewed each NEW ZEALAND member of the Squadron and collected their respective 'line shoots'. He was then taken for a short flip by F/O. S.B. [illegible].	
10.		Very little flying to-day. W/Cdr. G.J. GRINDELL, A.F.C. arrived to look over his new Command.	
11.		Four aircraft took off this afternoon to go on detachment to [illegible] for ARMY CO-OPERATION SMOKE LAYING. W/Cdr. G.J. GRINDELL was flown there by F/Lt. A.V. [illegible] and will be in command of the detachment throughout the exercises. S/Ldr. L.H. TRENT is continuing temporary command of the Squadron.	
12-14.		With three crews detached and the bulk of the remainder on leave there is a sort of 'deserted' atmosphere about the place.	

235



396a. 487 Squadron, de crews en hun verslagen.

OPERATIONS RECORD BOOK

DETAIL OF WORK CARRIED OUT

By No. 487 (R.N.Z.A.F.) Squadron.

For the Month of December 1942.

SECRET

Date	Aircraft Type & Number	Crew	Duty	Time Up	Time Down	Details of Sortie or Flight
Dec. 6.	Ventura 1 & 2.	W/Cdr. F.C. Seavill	Pilot.	11.20	Missing	Detailed to attack PHILIP'S RADIO WORKS, EINDHOVEN - [illegible] seen to go down in flames on the edge of [illegible] aerodrome.
	G.	F/O. J.A.W. Withers.	Obs.		"	
		Sgt. King. F.E.	WO/AG.		"	
		Sgt. Hitchings. T.M.	A.G.		"	
	A.	F/O. C.A. Park.	Pilot.	11.20	13.45	Detailed as above. Target attacked. Landed just outside Long Stratton village in the fens. Oil pipes on starboard engine damaged by bird.
		Sgt. Owen. M.W.	Nav.			
		Sgt. Bateman. K.	WO/AG.			
		Sgt. Parker. "	A.G.			
	V.	S/Ldr. A.E. Wheeler.	Pilot.	11.20	13.45	Detailed as above. Target bombed. Landed safely back at base.
		F/O. A.W.J. Simmonds.	Nav.			
		F/O. J. Warren.	WO/AG.			
		Sgt. Whyte. T.	A.G.			
	M.	Sgt. Baker. C.J.T.	Pilot.	11.20	13.45	Detailed as above. Target attacked. Returned to base without injury.
		F/O. E.T. Williams.	Nav.			
		Sgt. Southern. G.H.	WO/AG.			
		Sgt. Potter. B.A.	A.G.			
	Y.	S/Ldr. L.H. Trent.	Pilot.	11.20	13.45	Detailed as above. Target attacked. Returned to base without injury.
		F/Lt. V. Phillips.	Nav.			
		F/O. E.D.C. Thomas.	WO/AG.			
		Sgt. Trenery. G.W.	A.G.			
	O.	F/O. S.B. Peryman.	Pilot.	11.20	13.45	Detailed as above. Target attacked. Returned to base without injury.
		F/O. E.W. Johns.	Nav.			
		Sgt. Bridge. B.C.	WO/AG.			
		Sgt. Teague. K.J.	A.G.			
	H.	F/Lt. H.D. Hanafin.	Pilot.	11.20	13.45	Detailed as above. Target attacked. Returned to base without injury.
		F/Sgt. Redgrave. C.P.	Nav.			
		F/O. A.R. Houston.	WO/AG.			
		Sgt. Sharp. A.L.	A.G.			

PUBLIC RECORD OFFICE

Reference:- AIR 27/1935

COPYRIGHT - NOT TO BE REPRODUCED PHOTOGRAPHICALLY WITHOUT PERMISSION

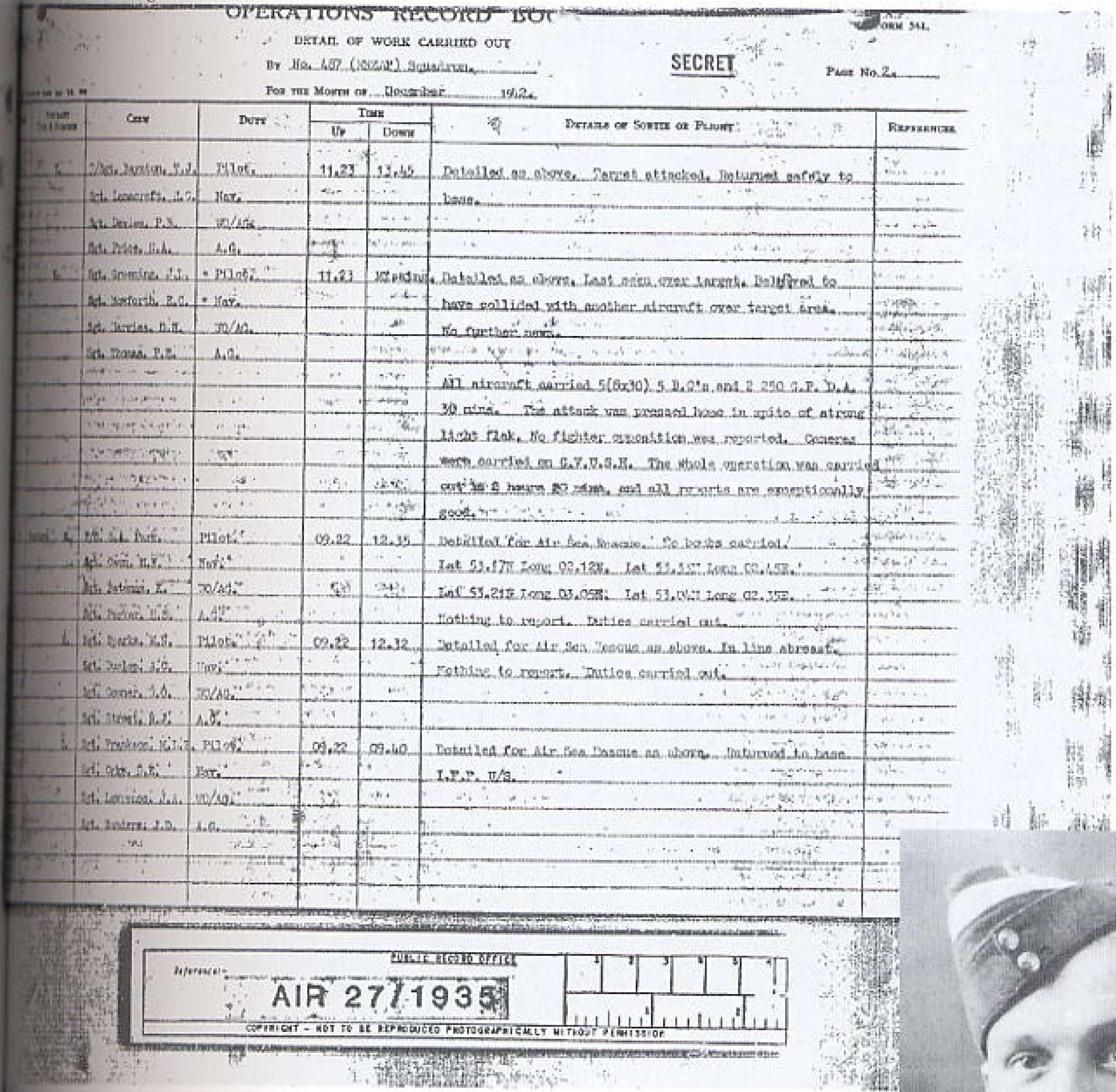
PUBLIC RECORD OFFICE

Reference:- AIR 27/1935

COPYRIGHT - NOT TO BE REPRODUCED PHOTOGRAPHICALLY WITHOUT PERMISSION

Date	Aircraft Type & Number	Crew	Duty	Time Up	Time Down	Details of Sortie or Flight
Dec. 6.	F.	F/Sgt. Taylor. W.I.[illegible]	Pilot.	11.20	13.45	Detailed as above. Target attacked. Returned safely to base.
		Sgt. Shapiro. M.B.	Nav.			
		Sgt. Littlewood. L.J.	WO/AG.			
		Sgt. Tafiona. [illegible]	A.G.			
	U.	F/O. G.H. Bowman.	Pilot.	11.20	13.45	Detailed as above. Target attacked. Returned safely to base.
		F/Sgt. [illegible] J.F.	Nav.			
		F/Sgt. [illegible] R.W.	WO/AG.			
		Sgt. Edmonds. R.F.	A.G.			
	R.	Sgt. Frankish. W.I.[illegible]	Pilot.	11.21	13.45	Detailed as above. Target attacked. Returned safely to base.
		Sgt. Coker. D.M.[illegible]	Nav.			
		Sgt. Lawrence. J.A.	WO/AG.			
		Sgt. Sudlemms. J.D.	A.G.			
	D.	F/O. S. Cudwell.	Pilot.	11.21	13.45	Detailed as above. Target attacked. Returned safely to base.
		F/O. B.A. North.	Nav.			
		Sgt. Steward. W.	WO/AG.			
		Sgt. Sparkes. G.A.	A.G.			
	L.	F/Sgt. Lee. G.W.	Pilot.	11.21	13.45	Detailed as above. Target attacked. Returned safely to base.
		Sgt. Love. W.	Nav.			
		Sgt. Albon. T.	WO/AG.			
		Sgt. Malfinson. P.H.	A.G.			
	H.	F/Sgt. Coutts. A.	Pilot.	11.21	13.45	Detailed as above. Target attacked. Returned safely to base.
		Sgt. Gibson. H.	Nav.			
		Sgt. Terry. A.	WO/AG.			
		Sgt. Goodfellow. W.D.	A.G.			
	T.	Sgt. Paterson. A.G.	Pilot.	11.21	Missing	Detailed as above. Thought to have come down in sea about 20 miles from our coast on way out. Believed to be due to birds.
		Sgt. Vick. N.J.F.	Nav.			
		Sgt. Isaac. B.J.	WO/AG.			
		Sgt. Stokes. P.J.	A.G.			

397. 487 Squadron, de crews en hun verslagen.



OPERATIONS RECORD BOOK

DETAIL OF WORK CARRIED OUT

By No. 487 (NZ) Squadron. SECRET Page No. 2.

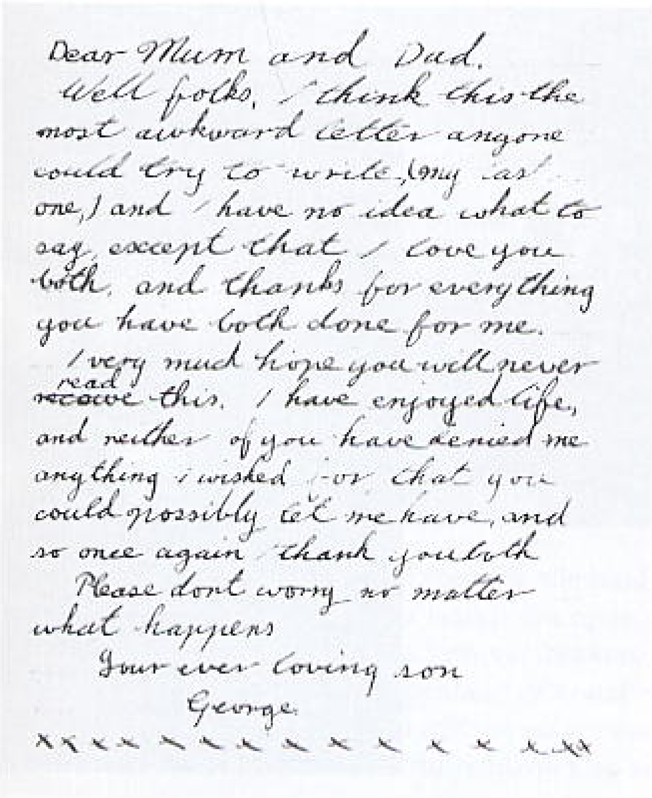
For the Month of December 1942.

Aircraft Type & No.	Crew	Duty	Time Up	Time Down	Details of Sortie or Flight	References
[illegible]	T/Sgt. [illegible]	Pilot.	11.23	13.45	Detailed as above. Target attacked. Returned safely to base.	
	Sgt. [illegible]	Nav.				
	Sgt. Davies, P.B.	WO/AG.				
	Sgt. Price, [illegible]	A.G.				
[illegible]	Sgt. [illegible]	Pilot.	11.23	Missing.	Detailed as above. Last seen over target. Believed to have collided with another aircraft over target area. No further news.	
	Sgt. [illegible]	Nav.				
	Sgt. [illegible]	WO/AG.				
	Sgt. Thomas, P.E.	A.G.				
					All aircraft carried 5(6x30) 5 B.C's and 2 250 G.P. D.A. 30 mins. The attack was pressed home in spite of strong light flak. No fighter opposition was reported. Cameras were carried on G.Y.U.G.H. The whole operation was carried out in 2 hours 20 mins. and all reports are exceptionally good.	
[illegible]	Sgt. [illegible]	Pilot.	09.22	12.35	Detailed for Air Sea Rescue. No bombs carried. Lat 53.17N Long 02.12E. Lat 53.[illegible] Long 02.[illegible]E. Lat 53.21N Long 03.05E. Lat 53.0[illegible] Long 02.35E. Nothing to report. Duties carried out.	
	Sgt. [illegible]	Nav.				
	Sgt. [illegible]	WO/AG.				
	Sgt. [illegible]	A.G.				
[illegible]	Sgt. [illegible]	Pilot.	09.22	12.32	Detailed for Air Sea Rescue as above. In line abreast. Nothing to report. Duties carried out.	
	Sgt. [illegible]	Nav.				
	Sgt. [illegible]	WO/AG.				
	Sgt. [illegible]	A.G.				
[illegible]	Sgt. [illegible]	Pilot.	09.22	09.40	Detailed for Air Sea Rescue as above. Returned to base. I.F.F. U/S.	
	Sgt. [illegible]	Nav.				
	Sgt. [illegible]	WO/AG.				
	Sgt. [illegible]	A.G.				

PUBLIC RECORD OFFICE

Reference:- AIR 27/1935

COPYRIGHT - NOT TO BE REPRODUCED PHOTOGRAPHICALLY WITHOUT PERMISSION



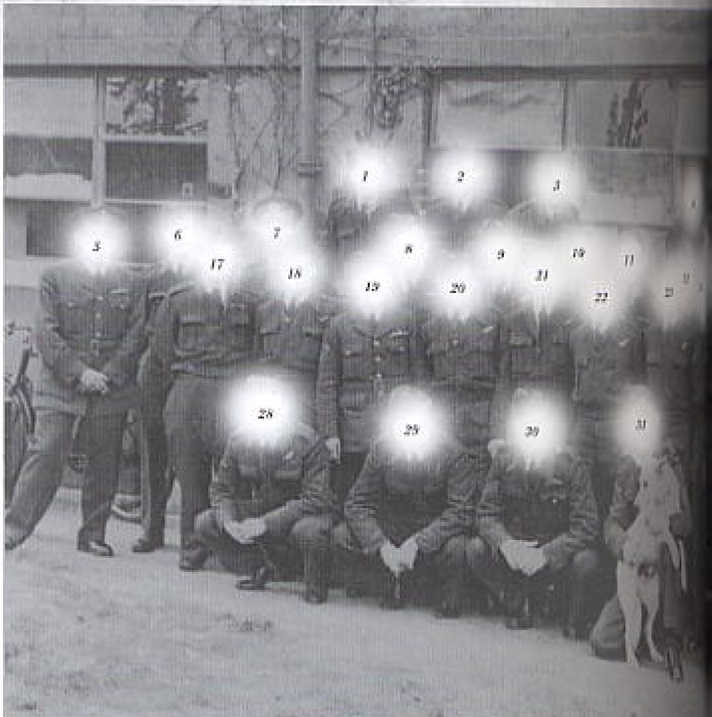
Dear Mum and Dad,
Well folks, I think this the most awkward letter anyone could try to write, (my last one,) and I have no idea what to say, except that I love you both, and thanks for everything you have both done for me.
I very much hope you will never ~~receive~~ read this. I have enjoyed life, and neither of you have denied me anything I wished for or that you could possibly let me have, and so once again thank you both.
Please dont worry no matter what happens
Your ever loving son
George
x x x x x x x x x x x x x x x x x

398. Iedereen schreef een afscheidsbrief, die op de basis klaar lag voor het geval ze zouden omkomen. G. Tattam overleefde de low-level raid op Eindhoven, maar werd gedood bij de aanval op Amsterdam 3-5-1943.

Hierbij de vertaling:

Beste Ma en Pa, Wel, beste ouders, ik beschouw dit als de lastigste brief die ook maar iemand zou kunnen proberen te schrijven, (mijn laatste brief) en ik heb geen idee van wat ik moet zeggen, behalve dat ik van jullie beiden hou. Dank voor alles wat jullie allebei voor mij hebben gedaan. Ik hoop vurig dat jullie dit nooit zullen lezen. Ik heb van het leven genoten en geen van jullie heeft mij ook maar iets, dat ik graag wilde hebben en dat u mij zou kunnen geven, ontzegd en daarom opnieuw dank ik jullie beiden. Maak je alstublieft geen zorgen, wat er ook mag gebeuren. Jullie voor altijd liefhebbende zoon. George

399. Sgt. G. Tattam, airgunner, 487 Squadron.



400. Opname van 487 Squadron te Feltwell Oct. 1942.

1. ?, 2. ?, 3. A.B. Armitage, 4. ?, 5. F.C. Seavill, 6. ?, 7. S.B. Peryman, 8. S. Coshall, 9. Edgar, 10. G. Brewer, 11. J. Mair, 12. ?, 13. K. Frankson, 14. ?, 15. F. Redgrave, 16. J. Withers, 17. ?, 18. ?, 19. J. Greening, 20. E. Mowforth, 21. ?, 22. ?, 23. R. North, 24. D. Cake, 25. ?, 26. ?, 27. K. Patterson, 28. T. Williams, 29. R. Secord, 30. B. Weeds, 31. J. Baker.

De aanval zelf gezien vanuit een persoonlijk standpunt

F/S (piloot) A.V. Ricketts, 21 Squadron.

Ik moest mijn eigen vliegtuig nemen, maar als gevolg van een gebrek aan kennis van de kant van mijn boordschutter, hij wist namelijk niet dat als het bedienings-platform van de koepel werd opgesteld terwijl dé machinegeweren naar bene-

oonlijke verslagen van de crews

den stonden gericht, de koepel niet kon draaien. Vandaar dat men ervan uitging dat het toestel onbruikbaar was en overgeschakeld werd naar een van de vervangings-reserve vliegtuigen "P"

401. Sgt. A.V. Ricketts, 21 Squadron.

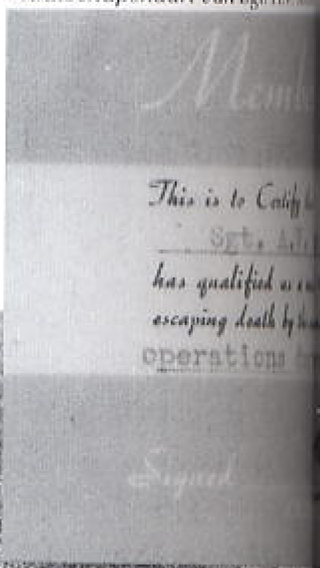
van Peter. Dit allemaal kostte tijd en tegen dat we klaar waren om op te stijgen was de rest van het Squadron vertrokken. We waren van mening de gelegenheid van onze eerste lucht-operatie niet te gaan missen en versnelden daarom het afwerken van de controlelijst voorafgaand aan het opstij-

gen. Aldoende vergat ik mijzelf in te riemen. Hoe dan ook, eenmaal in de lucht gingen we met hoge snelheid om de anderen van het squadron, die al niet meer te zien waren, in te halen. Uiteindelijk haalden we ze in, maar zaten duidelijk achteraan. We verlieten de Engelse kust bij Southwold in Suffolk en waren op weg naar Turnhout in Holland en met daar een draai naar links te maken, naar Eindhoven. Deze route zou ons via de Westerschelde Nederland binnenbrengen en via de Oosterschelde er weer uit. Wing 140 bestond uit Squadron 464 RAAF dat de operatie leidde met Squadron 21 RAF aan zijn rechterkant en Squadron 487 RNZAF aan zijn linkerkant. Helaas waren we naar rechts toe enigszins uit de koers wat bete-

402. V.l.n.r Sgt. E. Goddard, Sgt. A. Ricketts en Ron Thompson.

403. Interview door de B.B.C. Tweede van rechts Sgt. A. Ricketts, derde van links Sgt. E. Goddard.

404. De overlevenden van een ... werden lid van de Goudvis Club ... maatschapskaart van Sgt. A.V. R...



kende dat we de Nederlandse kust passeerden over een vogeltrekgebied. Tijdens het oversteken van de Noordzee zag ik een toestel van Squadron 464 om onduidelijke reden in zee duiken.

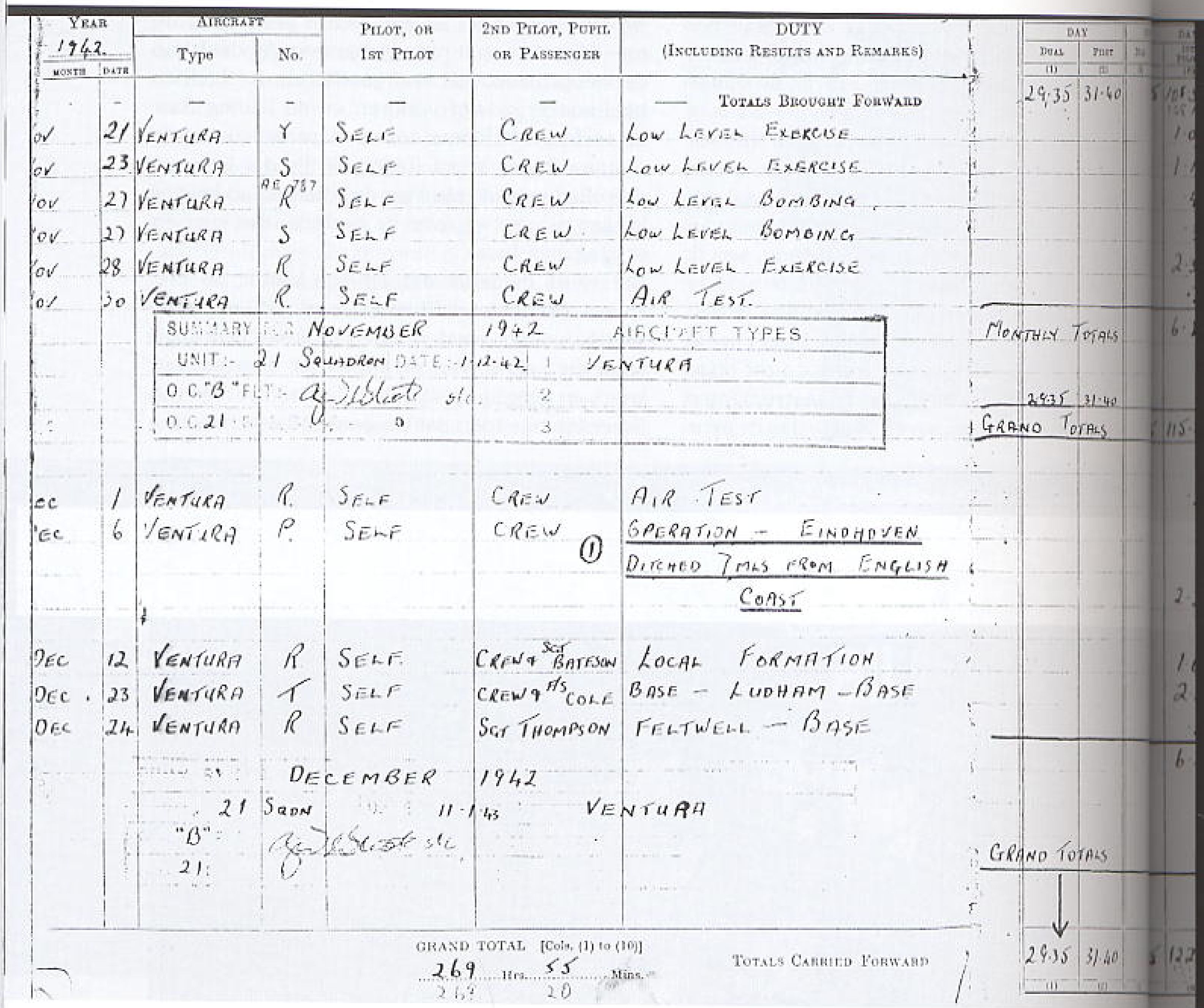
Bij het passeren van de kust vlogen we zeer laag en het lawaai van de vliegtuigen maakte dat de vogels opvlogen hetgeen een groot risico ging betekenen. Ons toestel werd in feite door heel wat vogels geraakt, een kwam tegen de voorruit terecht en liet er een hoop bloed op achter.

De Ventura heeft aan de zijkant van de neus vier kleine ramen en door een ervan kwam een vogel naar binnen en vloog het gangetje naar de bommenrichters-ruimte in en raakte de navigator onder in z'n maagstreek. Pas toen hij de veren zag besefte hij dat het bloed niet van hem afkomstig was.

Zoals u waarschijnlijk weet waren er luchtafweertorens in Nederland die gewoonlijk ongeveer tien meter hoog waren en om het leven van de Duitse schutters moeilijk te maken vlogen we zo laag als maar mogelijk was. Uiteindelijk zagen we voor ons uit het doel dat uitgebreid in brand stond en de lucht boven de fabriek was helemaal vol zwarte rook. Zoals ik eerder zie, bij het zien van het vliegtuig voor mij dat in brand vloog, was ik vast besloten niet in dezelfde positie terecht te komen. Op de instructie-bijeenkomst was beslist dat de piloot de bommen zou lossen, Direct nadat ik onze bommen had gelost trok ik op tot ongeveer 200 meter en vloog op de instrumenten totdat we uit de rook waren en drukte dan de neus krachtig omlaag om zo vlug mogelijk tot op vlak boven de grond te komen. Aldoende maakte deze zeer forse actie dat de patroon banden die via een sleuf naar de staartschutters-positie liepen, losraakten en zich om de nek van mijn boordschutter rolden. De vloeken waren zeer duidelijk. Terug nu tot vlak boven de grond, weet ik niet of mijn reactie te langzaam was of dat er luchtwervelingen waren van het vliegtuig voor ons, maar toen we een boom tegenkwamen raakten we hem op ongeveer een derde deel vanaf de top. Mijn voorruit was gebarsten, 'n deel van de vleugelbasis was eraf gescheurd, we hadden heel wat brandstof verloren en de leiding naar de rechtermotor was zozeer beschadigd dat de motor stil ging staan. Tegen de tijd dat we weer de volledige controle over de situatie hadden verkregen, waren we over de Nederlandse kust en op weg naar huis.

Het werd duidelijk dat op een motor en met zoveel brandstof te hebben verloren we onze thuisbasis niet zouden halen of misschien Engeland niet eens. We veranderden daarom van koers en gingen op weg naar Felixstowe. We realiseerden ons toen dat we geen radio-verbinding hadden (W/T -wireless telegraphy, we hadden geen R/T –radio telephony) en toen we ongeveer 12 jachtvliegtuigen zagen rondcirkelen op ongeveer 1,6 km. van ons vandaan, hoopten we met z'n allen dat het onze eigen vliegtuigen zouden zijn, wat ze inderdaad ook waren. Ongeveer halverwege de Noordzee ontmoetten we een tamelijk groot schip van de Britse marine en waren er zeer bezorgd over geen enkel communicatie-middel te hebben. We volgden daarom de aanbevolen procedure van het afvuren van de kleuren van de dag en dwars over de achtersteven van het

405. Een interview van de B.B.C. in een rubber reddingsboot. In de boot, tweede van links Sgt. A.V. Ricketts, geheel rechts Sgt. E. Goddard.



Year 1942 Month	Date	Aircraft Type	No.	Pilot, or 1st Pilot	2nd Pilot, Pupil or Passenger	Duty (Including Results and Remarks)	Day Dual (1)	Day Pilot (2)
—	—	—	—	—	—	Totals Brought Forward	29.35	31.40
Nov	21	Ventura	Y	Self	Crew	Low Level Exercise		
Nov	23	Ventura	S	Self	Crew	Low Level Exercise		
Nov	27	Ventura	AE 787 R	Self	Crew	Low Level Bombing		
Nov	27	Ventura	S	Self	Crew	Low Level Bombing		
Nov	28	Ventura	R	Self	Crew	Low Level Exercise		
Nov	30	Ventura	R	Self	Crew	Air Test		
		Summary for November 1942		Unit:- 21 Squadron Date:- 1-12-42	O.C. "B" Flt:- [signature] s/L. O.C. 21 ...	Aircraft Types: 1 Ventura 2 3		
						Monthly Totals	29.35	31.40
						Grand Totals		
Dec	1	Ventura	R	Self	Crew	Air Test		
Dec	6	Ventura	P	Self	Crew	(1) Operation – Eindhoven Ditched 7 mls from English Coast		
Dec	12	Ventura	R	Self	Crew & Sgt Bateson	Local Formation		
Dec	23	Ventura	T	Self	Crew & F/S Cole	Base – Ludham – Base		
Dec	24	Ventura	R	Self	Sgt Thompson	Feltwell – Base		
		December 1942		21 Sqdn 11-1-43	"B" [signature] s/L. 21	Ventura		
						Grand Totals		
		Grand Total [Cols. (1) to (10)] 269 Hrs. 55 Mins.				Totals Carried Forward	29.35	31.40

406. De bladzijde uit het logboek van piloot F/S/ A.V. Ricketts. Hierin is te lezen dat hij 7 miles voor de Engelse kust in zee ging (in de lichte kolom).

schip te vliegen. We waren heel dichtbij het schip en konden gemakkelijk de opgestelde indrukwekkende bewapening zien. Gelukkig zagen zij dat wij in nood waren en lieten ons ongehinderd onze weg vervolgen.

Korte tijd later zag ik een Spitfire met mijn vliegtuig in formatie gaan vliegen en hij bleef bij ons totdat we geen benzine meer hadden en in zee terechtkwamen, ongeveer 11 km. voor Felixstowe. Het was 15.50 u. en de zee was gelukkig kalm. De Spitfire ging een treiler halen en op die manier zaten we niet langer dan ongeveer 15 minuten in de rubberboot. De rustige zee hielp ons een heel goede landing op het water te maken, in het bijzonder omdat ik mijn snelheidsmeter verloren had toen ik de boom raakte. Zoals u zeer waarschijnlijk weet zat de rubberboot opgeborgen in de deur van het vliegtuig met een waterschakelaar onder de neus van het toestel. Toen we uit het vliegtuig kwamen lag de rubberboot helemaal opgeblazen op ons te wachten. Door de schade aan het vliegtuig bleef het maar ongeveer 45 seconden drijven. Omdat ik geen snelheidsmeter had, had ik besloten het ontsnappingspaneel boven de bemanning niet af te werpen omdat ik niet wist welk effect dat zou hebben op de snelheid. Dit betekende dat de hele bemanning via het ontsnappingsluik, net voor de bovenschutterskoepel, eruit moest zien te komen. Geloof me, 45 seconden is een lange tijd als je haast hebt.

Omdat dit de eerste succesvolle noodlanding op zee met een Ventura was geweest, moesten mijn navigator en ik zelf naar het Ministerie van Vliegtuigproductie in Londen komen, om aldaar

bijzonderheden te geven over hoe het vliegtuig zich gedroeg bij de landing op het water.
Men maakte er vervolgens een verslag van, geloof ik, om andere bemanningen ermee te adviseren voor het geval dat die met een Ventura een noodlanding op zee zouden moeten maken.
Direct daarna gingen wij beiden naar de fabriek waar ze de rubberboten maakten. We waren er de eerste personen die ingewijd zouden worden in de Goldfish Club, hoewel men er aan moet denken dat wij niet de eerste bemanning waren die voor het lidmaatschap in aanmerking kwam. Deze inwijding werd via de BBC uitgezonden; ik heb foto's die van die plechtigheid werden genomen, waar ook de welbekende BBC interviewer, Wynford Vaughan Thomas op staat. Ongelukkigerwijs is hij betrekkelijk kort geleden overleden.

De belevenis van waarnemer (observer) P/O Freddie Deeks, 88 Squadron

De eerste door Deeks en zijn bemanning ondernomen acties waren gericht tegen haven- en olie installaties, maar uitgebreide bewolking noodzaakte de bommenwerper-formaties hun pogingen af te breken.
In november werden de luchtoperaties tijdelijk gestopt omdat het hele squadron deelnam aan

407. P/O Freddie Deeks.

408. F. Deeks, J. Reeve, J. Legge, D. Moore.

oefeningen op grote schaal als voorbereiding op een van de opzienbarendste luchtaanvallen van de oorlog: Operatie Oester, het bombarderen, vanaf zeer geringe hoogte, van de Philips radio- en radiobuizenfabriek in Eindhoven.
De fabriek was een zeer grote producten van speciaal- en waardevol radio-materiaal, in hoeveelheden die voldeden aan een-derde van de Duitse behoefte.
Het doel lag in een dichtbebouwd gebied en dus was het uiterst belangrijk er alles aan te doen om te vermijden dat er burgerslachtoffers zouden vallen. Aldus was het tijdstip van de aanval vastgesteld op een zondag, wanneer de grote meerderheid van de werkers thuis zou zijn. (Aut.: onjuist). De aanval had plaats op 6 december 1942.
De Bostons begonnen om 11.15 u. vanaf Oulton op te stijgen. Deeks en zijn bemanning, die in de Bostons III AL693 vlogen, leidden de tweede box van zes toestellen. De hele formatie zette 20 minuten later koers naar Southwold. De Lockheed Ventura- en DH Mosquito formaties kwamen er dicht achteraan.
De hele formatie stak de Noordzee over op een hoogte van minder dan dertig meter en kwam precies op het goede punt bij de Nederlandse kust aan. Preciese tijdsindeling en nauwkeurige navigatie waren van wezenlijk belang.
De vijandelijke verdediging was spoedig gealarmeerd en de formatie kreeg te maken met een hevige beschieting door luchtafweergeschut en de aandacht van Focke-Wulf Fw 190's en Bg 109,s die vanaf Woensdrecht opgestegen.
De navigatie van de leider in het aanvliegen van Eindhoven was onberispelijk. Het plan was dat de eerste 2 Bostons, zeer laag vliegend, het gebouw zouden aanvallen en bommen van 113 kg. met een vertraagde ontsteking van 11 sec. zouden laten vallen, terwijl de overige toestellen van de formatie zouden klimmen naar 450 mtr. om hun bommen in een vlakke vlucht te lossen alvorens

weer naar beneden te duiken, terug naar vlak boven de grond om naar het noorden te ontsnappen. Toen eenmaal het element van verrassing voorbij was kwam de formatie onder hevig vuur van luchtafweergeschut.
De Bostons sloten zich in kleine groepen aaneen en passeerden de Nederlande kust ten noorden van Rotterdam en keerden naar hun vliegvelden in East Anglia terug, nadat ze er 2 1/2 uur eerder van waren vertrokken.
Met de fabriek zwaar beschadigd en gedurende de eerste zes maanden een dramatische terugval van de productie, was de aanval een groot succes.
Door het verlies van 14 vliegtuigen, waarbij een van de Ventura Squadron commandanten, was tot ons verdriet de prijs hoog.
De aanval kreeg uitgebreide aandacht in de pers en de Nederlandse Verzetsbeweging bevestigde dat het moreel van de Nederlanders er aanzienlijk door was versterkt.

Persoonlijk verslag van Piloot P/O J.C. Jack Peppiatt, 88 Squadron.

Vlak boven de grond vliegen was steeds erg opwindend waarbij we van vliegtuig tot vliegtuig goed op elkaar letten. Het passeren van de kust was om twee redenen een beetje spannend. Ten eerste was je scherp aan het rondkijken om een aanvliegpunt te herkennen en ten tweede was

409. P/O J.C. Jack Peppiatt op zijn trouwdag. Zijn vrouw was ook in het leger (W.A.A.F.)

er de bemanning van het afweergeschut die een direct zicht op je had. Om die reden kwamen we al vurend landinwaarts om te maken dat ze in dekking bleven.

De tocht over heg en steg was echt een circus. We gingen dan weer hoger, dan weer lager, dan weer links, dan weer rechts, hielden onderwijl onze commandant in het oog en letten er op niet in de buurt van vliegvelden te komen. Het andere gevaar waren de hoogspanningskabels enz. en de truc was nu naar de zijkanten van wat voor je lag te kijken zodat je de rij masten kon zien de aangaven waar de onzichtbare kabels hingen. Hoewel we ons erg beducht voelden, wat het ook een sensationele belevenis. De navigator en ikzelf bleven de hele tijd via de intercom met elkaar praten, over waar we waren, over waar de commandant heen ging en: zag je die spoorlijn of kanaal enz. Ik zag het landschap voorbij schieten met korte flitsen van herkenning: een huis, enkele mensen, voertuigen, om vervolgens telkens als ik dacht dat we te dicht bij een vliegveld kwamen een ontwijkende beweging te maken.
Toen we het draaipunt bij Eindhoven (aut. Oostmalle, België) naderden ging het er op aankomen. We wisten allen dat als we het doel misten dit op geen enkele manier konden herstellen. Voor mij zag ik een glimp van de voorop vliegende Bostons en toen we heel in de verte voor ons de fabrieken zagen liggen begonnen we dichter bij elkaar te vliegen. De eerste twee vlogen er laag op af en stegen naar 500 meter - waar we ons zeer kwetsbaar voelden! Het was net alsof we plotseling tot stilstand kwamen en zomaar in de lucht hingen, wachtend op te worden beschoten.
Tegen de tijd dat we boven de fabriek waren was het een en al rook en ontploffingen, met overal Bostons die vanuit verschillende hoeken kwamen en op dat moment hoorden we een knal. "R for Robert" draaide als een windijzer verschillende graden naar bakboord terwijl ik Len Dellow tegen me hoorde zeggen dat er een groot gat net boven zijn hoofd in het kielvlak zat, maar het vliegtuig scheen gewoon bestuurbaar te blijven; ik was in die fase meer bezorgd over welke kant we vervolgens heen moesten.
We gingen op de troep vliegtuigen aan die een noord-westelijke koers volgden, totdat ik en mijn navigator Sgt. Kirk, ons begonnen af te vragen waarom ze niet naar de kust in het westen afdraaiden (de Bostons van 88 Squadron volgden Groeps-commandant Pelly-Fry die, nadat hij was beschoten, afweek van de volgens plan uitgezette koers terwijl hij zijn toestel weer onder controle bracht. De andere Bostons volgden hem direct). Onderhand vlogen we nu allemaal voor meer veiligheid dichtbij de grond. We kwamen tot een gezamenlijke beslissing over wat we moesten doen en enige toestellen draaiden af, we gingen

410. No1 Flight, B-Squadron van 6-A OS te Staverton 1940. F. Deeks is op de voorste rij, derde van rechts.

met hen mee maar werden ook vergezeld door anderen en bij het verstrijken van de tijd gepasseerd door Mosquitos. Na enige minuten van rust ging bij het verschijnen van FW-190's de hele zaak weer in een klap past boem aan de gang. We waren ongetwijfeld de volgende twintig minuten of zo volop in gevecht en er was heel wat verwarring. Ongeveer 10 of 20 vliegtuigen kwamen met vol gas gierend voorbij in een los groot geheel. Niemand wilde een plaats achteraan waar de FW's op afkwamen om aan te vallen en wegrolden voor een nieuwe aanval. Omdat we allemaal praktisch op grondniveau vlogen hadden ze een probleem denk ik, want als ze doken moesten ze vroeg optrekken om te vermijden dat ze tegen de grond sloegen. Ik zag duidelijk granaten inslaan in de geploegde velden voor mij en verderop toen de Focke-Wulf begon op te trekken. Op een bepaald punt gleed een jachtvliegtuig ons voorbij en vloog precies rechts van mij toen hij vaart

verminderde en was zo dichtbij dat ik de piloot kon aanstaren en de gele propellordop bewonderen. Onderwijl riep Len dat ik moest uitwijken en schreeuwde toen dat hij er een te pakken had. Als dat waar was dan weet ik werkelijk niet hoe hij 't had klaargespeeld omdat ik voortdurend heen en weer gleed en van hoogte veranderde. Het verbazende was dat we niet op elkaar botsten aangezien er steeds vliegtuigen voor elkaar gingen vliegen.
Boven de Nederlandse eilanden namen de aanvallen steeds verder af en vlogen we rustig net boven het water, totdat Len me stilletjes zei dat er een vliegtuig van opzij over ons heen vloog, klaarblijkelijk er niet van bewust dat wij onder hem vlogen. Alles werd donker toen er een grote zwarte schaduw aankwam. Ik bleef stokstijf zitten in de hoop dat hij niet zou zakken en nam zachtjes gas terug om achter hem te komen. Als je weet hoe hoog het kielvlak van een Boston is dan weet je ook hoe wij ons voelden. Kort na dit voorval ontplofte er gewoonweg een Boston, recht voor ons. We vlogen door de brokstukken heen waarvan niets groot genoeg meer was om ons te beschadigen, zo grondig was het toestel vernield (aut. Boston AL737 OM-U van 107 Squadron, gevlogen door Sgt. Maw). Ik mag wel zeggen dat deze gebeurtenis ons zwaar trof. We keken naar beneden en achter ons om op het water nog slechts de gele vlek van de positie-aanduider uit de rubberboot te zien, dat was alles wat er nog over was na slechts enkele seconden. Bij het verlaten van de Nederlandse kust ging er rechts van ons nog een Boston de zee in, mogelijk dat van de piloot die eerder gewond was geraakt (aut. Boston Z2252 OM-M van 107 Squadron, gevlogen door W/O A.J. Reid). Deze twee gebeurtenissen belastten ons misschien meer dan al het andere. Len probeerde in te schatten wat er kon gebeuren bij onze landing, in zoverre hij dat kon overzien. Ik werd er mij van bewust dat er een gat zat dwars door het luchtsnelheid-meetapparaat met als gevolg dat de ASI (airspeed indicator) en de hoogtemeter niet werkten, wat betekende dat ik met een hogere snelheid dan gebruikelijk zou landen. Toen we het vliegveld bereikten en er overheen vlogen, zag ik Pelly-Fry's toestel in buiklanding neerploffen op het gras in 't midden van de langste startbaan. Ik voelde dat ik voor het uitvoeren van mijn landing heel de duizend meter nodig had en dit betekende dus uitwijken naar Attlebridge dat een lange startbaan had. Met een zucht van opluchting vielen we binnen en wachtten geduldig op transport naar Blickling om er na aankomst te ontdekken dat ze allemaal naar Swanton waren vertrokken voor 'n feest ..., dat wij dus misten. Door de episode boven Nederland had ik enorm getranspireerd en wel zo hevig dat mijn uniformjas doorweekt was en mijn reep chocolade was gesmolten en in mijn kleren uitgelopen.

(bron: personal account Jack Peppiatt, pilot in Boston AL749 RH-R of 88 Squadron)

Persoonlijk verslag van P/O J.W. "Dinty" Moore, 88 Squadron.

De zondagmorgen van 6 december brak aan en tot onze dank werd ons meegedeeld dat de operatie doorging. Met het oog op het feit dat ons doel in het centrum van een Nederlandse stad lag, hetgeen een precisie-bombardement vereiste

411. Boston III RH-A: Z2216 welke meer missies vloog dan elke andere.

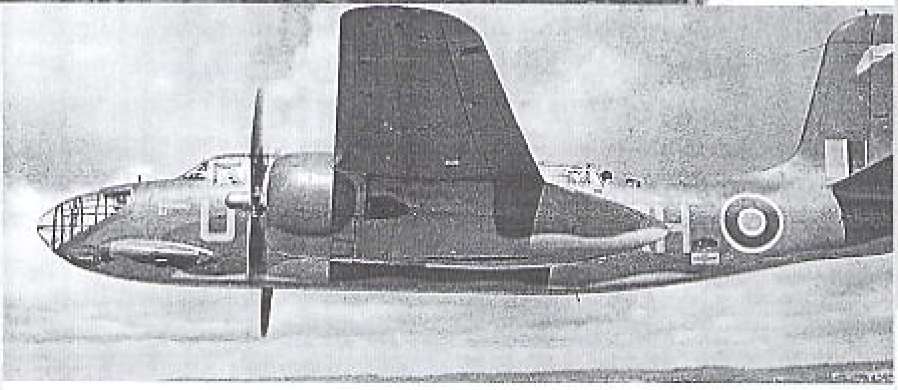
vanaf geringe hoogte, ben ik steeds van mening geweest dat de oorspronkelijke dag een zondag had moeten zijn om het aantal burgerslachtoffers tot een minimum te beperken.
Om 11.15 uur stegen we op en namen onze plaats in als nr. 3 naast onze "Winco" (Groepscommandant) samen met ltn. vlieger "Jock" Campbell als nr. 2 naast hem, heel laag vliegend op een koers die ons rechtstreeks over de stad Norwich bracht. Op het lawaai van deze grote strijdmacht van laagvliegende Bostons kwamen veel stadbewoners naar buiten om te zien wat er gaande was. Een van hen was Norma die, omdat ze al vier dagen lang niets meer van mij had gehoord, heel juist aannam dat ik in een van de toestellen zat. Je kunt je voorstellen welke gedachten er door haar hoofd gingen.
We hielden ons nauwgezet aan de order om laag over de Noordzee te vliegen om ontdekking door

de Duitse radar te vermijden. De "Winco" had gelukkigerwijs een uitstekende navigator, "Jock" Cairns, die ons op het juiste land-naderingspunt bracht en we passeerden ongehinderd de vijandelijke kust.

Het was een aangenaam heldere dag toen we over het vlakke platteland scheerden en een aantal

412 Crew of Boston II, AL693 RH-U, 88 Squadron. V.l.n.r. P/O (Nav.) F.J. Deeks, F/L (Pilot) J.H. John Reeve en P/O (ag) J.W. Jim Moore.

414. P/O J.W. Jim 'Dinty' W. Moore van 88 Sqn. Hij was de schutter in Boston III AL693 RH-U.



413. Boston III, AL693 RH-U, 88 Squadron. werd gevlogen door F/L (Pilot) J.H. John Reeve DFC, P/O (Nav.) Freddie Deeks and P/O (wo/ag) Jim 'Dinty' W. Moore.

plaatselijke bewoners konden zien, uitgedost op hun zondag's best, waarvan er velen vrolijk naar ons zwaaiden. Ondanks de zaak waar het eigenlijk om ging en de duidelijke risico's, was het gevoel van snelheid en het deel uitmaken van deze grote en machtige groep Bostons een aangrijpende ervaring. Onderweg naar het doel zag ik een eenzame FW-190 (Focke-Wulf) jachtvliegtuig waarvan de piloot, bij het zien naderen van de lucht-armade flink geschrokken moet zijn en uit de weg ging zonder op schoots-afstand te komen.

Tenslotte hoorde ik Freddy zeggen dat het doel recht voor ons lag en mij omdraaiende zag ik de

fabriek hoog boven de omliggende huizen uitsteken. De twee voorop vliegende toestellen, met tijdbommen met 11 seconden vertraging, vervolgden onversaagd rechtdoor hun weg op geringe hoogte, terwijl Johnny de overige toestellen van de formatie naar een veilige bombardeer-hoogte van 450 meter leidde. De Duitsers waren nu begonnen vanaf het dak van de fabriek met licht afweergeschut te vuren. We lieten onze bommen vallen en gingen zonder uitstel terug naar grondhoogte, terugkijkend zag ik rook uit de fabriek opstijgen waarmee het duidelijk was dat onze bommen op de juiste plaats waren terecht gekomen.

De Duitse schutters hadden enig succes doordat ze zowel het toestel van Wing-commandant als dat van Sergeant Ghas Tyler raakten. Beiden verloren het contact met de rest van ons en gingen op eigen manier terug.

Het vliegtuig van de commandant was in de vleugel geraakt en toen de stuurboordmotor begon op te spelen moest hij zich geweldig hard inspannen om het toestel weer onder controle te krijgen. Het volgende probleem was het hoofd bieden aan aanvallen van twee FW-190'ers, die ze wisten te overleven. Bij het bereiken van Oulton tenslotte, maakte hij, omdat het hydraulische systeem was uitgevallen een succesvolle buiklanding, waarbij echter "Jock" Cairns een gebroken wervel opliep. Het vliegtuig van Sergeant Tyler was in de rechter motor geraakt; ze waren er zeer ongerust over tijdens de vlucht over de Noordzee en moesten een buiklanding maken op een geploegd stuk land bij Lowestoft. Bij het landen raakte Sgt. Tyler gewond aan zijn hoofd en werd naar het hospitaal gebracht terwijl daarentegen zijn bemanning, Sgt. Bob Gallup en Sgt. Ian Stewart de gastvrijheid van de lokale mensen genoten alvorens de volgende morgen te worden opgehaald.

Bij het verlaten van het doel nam "Jock" Campbell de leiding over van de rest van de (Boston) formatie en bracht ons naar huis via een route die niet van te voren was uitgezet. Door dit te doen bewees hij ons een dienst want, los van wat licht luchtafweer-vuur, verliep onze terugvlucht rustig en landden we ongedeerd op Oulton.

Andere squadrons die terugkeerden langs de geplande routes hadden minder geluk. Ze werden niet alleen geteisterd door afweergeschut maar ook door de onwelkome aandacht van Duitse jachtvliegtuigen.

Van de betrokken 84 toestellen kwamen er 14 niet terug: 4 Bostons, 9 Venturas en 1 Mosquito. Foto's na de luchtaanval genomen lieten zien dat beide fabrieken zwaar beschadigd waren. Later werd vastgesteld dat er weinig slachtoffers onder de burgerbevolking waren gevallen, waardoor de beslissing om de aanval overdag en vanaf geringe hoogte uit te voeren, werd gerechtvaardigd. De volgende dag stond het verhaal van de luchtaanval, met verscheidene foto's in de nationale kranten. De kop in de Daily Mail luidde: "Zwaarste overdag uitgevoerde luchtaanval van de oorlog"- "Grote Nederlandse Radiofabriek vernield". Net zoals de luchtaanvallen door laagvliegende Lancasters op Augsburg en de Ruhrdammen, betekende het veel voor de versterking van het moreel van het Britse volk dat tot eind 1942 weinig had gehad om vrolijk over te zijn.

Groeps-commandagt Pelly-Fry werd onderscheiden met de Distinguished Service Order en het jaar daarop benoemd tot Equerry to His Majesty the King (officer of British royal household) de eerste Royal Air Force officier die deze eer te beurt viel.

Wat mij betreft, zodra ik mijn verslag had uitgebracht vond ik een telefoon om Norma te laten weten dat alles in orde was met mij. De volgende dag ging ik naar Norwich, stelde haar ineens voor om te gaan trouwen en we verloofden ons.

Een eenheid van de Royal Air Force waarvan weinig bekend is, is de Film Productie Eenheid, waarvan leden aan ons Squadron waren verbonden. Het waren allemaal camera-mensen van beroep in het burgerleven en vlogen met ons mee tijdens operaties om films te maken die werden vertoond in het bioscoop-journaal door heel het land. Om dit te kunnen doen hadden ze een vast camera in de neus van het toestel en deelde de achterkoepel met de radio-telegrafist/schutter, "bewapend" met een losse filmcamera. Bij het maken van enkele indrukwekkende film-opnamen verloren sommigen van hen het leven.

Misschien hebt u de film van de luchtaanval op Eindhoven gezien, gemaakt door officier/vlieger "Skeets" Kelly (aut. vloog in 88 Squadron Boston Z2233 RH-K) en luitenant/vlieger Charly Peace.

(bron: personal account Jim Moore, WO/AG in Boston AL 693 RH-U of 88 Squadron)

Persoonlijk verslag van Flight-lieutenant R.S. Dickie Gunning, 88 Squadron.

Zondag 6 december 1942 was het bewolkt met lichte motregen toen Dickie Gunning zich op vliegbasis Oulton, in de ruime en gerieflijke cockpit

van zijn Boston lichte bommenwerper (Boston III, AL289 RH-E, 88 Squadron) installeerde. Tezamen met de bemanningen van Ventura en Mosquito squadrons waren op nabij gelegen bases ook 35 Boston bemanningen voorbereidingen aan het treffen voor de start van wat werd gezien als een van de meest vermaarde- en gewaagde bombardementen van de Tweede Wereldoorlog: de aanval bij daglicht vanaf geringe hoogte op de Philips radiofabriek in Eindhoven.

In actie vanaf hun nieuwe basis op Oulton besteedde 88 Squadron, gedurende het grootste deel van november, het vliegen aan het doen van grote oefeningen en het oefenen van in grote formaties doen van aanvallen vanaf geringe hoogte. Dit was de inleiding tot wat zou worden de meest grootscheepse- en beroemde luchtoperatie van de oorlog: zeer laag vliegend, het vernielen van de Philips radio- en radiobuizen fabriek in een dicht bebouwd stadsdeel van Eindhoven. De Philips fabriek was een voornaam producent van radiobuizen en speciale elektrische uitrustings-stukken, met een productie gelijk aan een derde van de Duitse behoefte.
De hoofdmacht bestond uit 36 Bostons, 47 Venturas en 10 Mosquitos, de laatsten geleid door Wing-commander Hughie Edwards VC (Victoria Cross). Begeleiding door jagers was slechts beschikbaar tot aan de Nederlandse kust. De luchtaanval, Operatie "Oester", werd geleid door Wing-Commander Pelly-Fry, de commandant van 88 Squadron.
Op 6 december om 11.15 uur stegen de Bostons op om zich boven te formeren. Dickie Gunning, die AL289 vliegend, was de derde van de eerste sectie die opsteeg en schoof in aan de stuurdboord kant van zijn Squadron commandant. Op andere vliegvelden in Oost-Engeland stegen de Venturas en Mosquitos op om op het afgesproken verzamelpunt samen te komen. Het succes van de operatie hing af van het, door iedere bemanning, zich houden aan de juiste hoogte, tijden en koers. De grote formatie stak de Noordzee over op minder dan 100 ft (1 foot = 0,30 meter) hoogte en kreeg precies op het vastgestelde punt de Nederlandse kust in zicht. Dit bracht de wilde ganzen in beweging en een aantal vliegtuigen werd flink beschadigd door vogel-aanvaringen. De vijandelijke afweer was snel gealarmeerd en zwaar vuur van beneden werd op de laag vliegende bommenwerpers gericht. Toen de omvangrijke formatie het doelgebied nadere raakten FW-190 en BF-109 jagers slaags met de bommenwerpers.

De luchtaanval was met bijna de nauwkeurigheid van een uurwerk verlopen en de fabriek was zo ernstig beschadigd dat het zes maanden duren zou voordat de volle productie weer was hervat. De prijs was hoog met het verlies van 14 bemanningen, waaronder een van de Ventura Squadron-commandanten. Deze aparte luchtaanval was echter een veelbetekende bijdrage aan de geallieerde inspanning op het gebied van luchtbombardementen en de Nederlandse verzetsbeweging bevestigt dat het moreel van het dappere Nederlandse volk er krachtig door werd versterkt. Wing-Commander Pelly-Fry werd voor zijn voortreffelijk leiderschap en zijn vaardigheid in het terugbrengen van zijn ernstig beschadigde Boston beloond met de DSO (Distinguished Service Order) en zijn navigator, Jock Cairns, ontving een van de acht toegekende DFC's (Distinguished Flying Cross).

(bron: Low Level Attacker, article from Flypast January 1997, pages 59-63, by Ralph Graham).

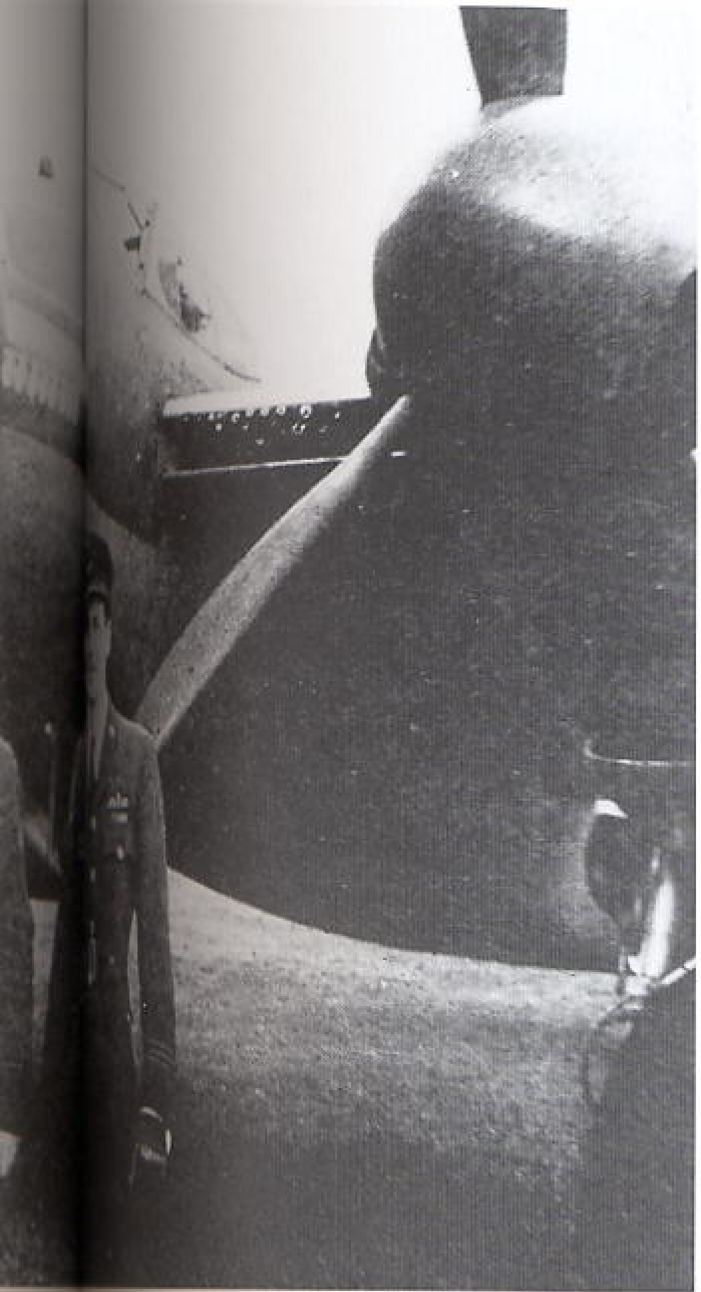
Persoonlijk verslag van piloot F/L Patterson. 105 Squadron (Mosquito)

Wing Commander Edwards nam geen risico's. Gedurende weken voor de operatie hadden we oefening na oefening gedaan in formatie vliegen, totdat hij helemaal tevreden was met iedereen in de hoogste graad van perfectie te weten. Tegen 3 december waren alle Squadrons gereed en wachtten op het woord "go". De volgende twee dagen regende het dat 't goot, maar zondag de zesde brak aan met klaar helder weer en iedereen voelde dat de grote dag was gearriveerd, ofschoon alles zo geheim was gehouden dat niemand het doel kende, totdat de slot-instructies werden gegeven.
Vroeg in de morgen werden de vliegtuigen geladen met vier bommen van 225 kg., elk ervan bestemd een maximumluchtdruk-effect te geven in de kwetsbare en gevoelige machinerieën van de Philips fabriek. Na een ingewikkelde instructie, waarin elk onderdeel van de operatie door Wing Commander Edwards werd doorgenomen, klommen we allemaal in onze toestellen en weldra werden de motoren gestart. De eerste formatie zou door de Wing Commander – en de tweede door Squadron Leader George Parry worden geleid. Toen we in de lucht waren cirkelden we een keer heel laag rond het vliegveld en gingen dan, dwars over de hangars en stipt op tijd, op

koers. De Engelse kust werd in enkele minuten bereikt en de Mosquitos namen hun plaatsen in binnen de twee formaties die slechts 'n meter boven de door de zon beschenen zee vlogen.
Toen de Nederlandse kust ver voor ons als een lange dunne gele zandstreep verscheen, konden we de Bostons voor ons die ons met een minuut zouden voorafgaan gemakkelijk herkennen aan hun hoge staart en kenmerkende motorgondels.
Voordat we tijd kregen daar lang over na te denken, raasden we langs de Nederlandse kust en de monding van de Schelde op, tussen de eilanden Schouwen en Walcheren. De vlakke eilanden zagen er, zo te zien, zo vredig en ongevaarlijk uit als men zich maar kon wensen en ik voelde me erg opgelucht. Het zag ernaar uit dat de Hun was overrompeld. Vissersboten dreven traag de rivier-monding op en vrouwen die bij het dorpje Colijnsplaat op het land aan het werk waren, keken omhoog en zwaaiden naar de Britse vliegtuigen toen die over hun hoofden heen bulderden. Rondom ons waren nu dozijnen te zien en een van hun formaties raakte op een of andere manier verward met de Mosquitos waardoor onze twee secties bijna werden gescheiden. Maar door vakkundig leiderschap en snel nadenken brachten onze leiders alles weer in 't gareel en gingen we verder, onze rijen intact en met ieder op z'n plaats.
Het vasteland was nu bereikt en het platteland was veranderd van het vruchtbare groene van de Schelde-eilanden in het ruige heide-gebied van Zuid-Holland. Toen over het stadje Bergen op Zoom heen joegen, begon het eerste van het lang verwachte luchtafweer-geschut te vuren, maar niemand werd geraakt. Een legerplaats vol met er op hun gemak bij staande soldaten die klaarblijkelijk op de plaats rust hadden, verschafte het volgende bewijs van onze overrompeling van de vijand die, toen we over zijn hoofd heen brulden, zich verspreidde en naar de kanonnen rende.
Het was onmogelijk dat alles zo gemakkelijk zou blijven gaan als tot dusver en inderdaad bij het passeren van het vliegveld Woensdrecht konden we duidelijk reeksen van 109's en 190's zien die opstegen om ons te onderscheppen. Er kwamen nu grote formaties Venturas binnen via de kust achter ons en de Hunnen moeten hebben beseft dat er zich een grote aanval aan het ontwikkelen was. Toen hun gevechtsvliegtuigen begonnen met ons aan te vallen, gebeurde dat door een jager of met z'n tweeën, waardoor het er uitzag alsof er niet erg veel vijandelijke jachtvliegtuigen beschikbaar waren. Turnhout zou het laatste draaipunt zijn voor het doel en kort voordat we de stad bereikten, deden jagers enige serieuze pogingen om onze formatie te onderscheppen. Twee 190's draaiden scherp in om de sectie van Squadron Leader Parry aan te vallen. De sectie had haar snelheid verlaagd om achter de Bostons te kunnen

blijven, maar was nu in een lastige situatie en het leek er even op dat de hele achterste formatie zich misschien wel moest gaan verspreiden. Maar met volmaakte kalmte maakten twee Mosquitos zich los van de formatie en trokken opzettelijk de dreigende aanval naar hun zelf toe. De twee vijandelijke jagers dachten klaarblijkelijk dat dit een te goede kans was om te missen en liepen recht in de val. De twee Mosquitos eenmaal los van de formatie, haakten eenvoudig af en gingen op weg naar huis. Ze konden nu zo hard gaan als ze wilden en lieten spoedig de twee 190's die hun volgenden, achter zich zonder dat die zelfs maar binnen werkelijk nauwkeurige schoots-

afstand kwamen. Tegen de tijd dat de kust werd bereikt hadden ze in wanhoop opgegeven en de twee Mosquitos gingen verder met hun thuisreis na de hele formatie, die nu snel Eindhoven zelf zou naderen, te hebben gered.



415. Voor hun Mosquito poseren links F/O Robson en rechts S/L G. Parry.

We hoefden niet lang te wachten. Verderop voor ons zag ik de Bostons ineens beginnen met hun klim voor hun aanval en dan volgde Wing Commander Edwards met zijn formatie, nog steeds in goede orde, hun voorbeeld. We klommen snel naar 600 meter en ik zag toen voor het eerst en onmiskenbaar de stad Eindhoven met het vliegveld in 't westen en de reusachtige Philips fabriek, die zich merkwaardig opvallend recht midden in de stad aftekende. De beide Mosquitos-formaties zwenkten scherp naar links en we doken naar beneden in een snelle ondiepe duik die ons recht naar het doel bracht. Men zag bommen, vanuit de Bostons voor ons, neerregenen en exploderen over heel de fabriek, waardoor wolken zwarte rook omhoog golfden en het mikpunt opvallender dan ooit werd. Toen we in een gierende duik, met open bomdeuren, naar beneden gingen vormden we ons tot een dichte formatie en flitsten met een ongelooflijke snelheid dwars over het doel. De lucht was vol Mosquitos, rondvliegend puin, Bostons en bommen. Op driehonderd meter hoogte gingen alle bommen tegelijk los en als een waterval recht naar het midden van het vuur en de verschrikking daar beneden. De grond werd plotseling verlicht door een serie schrikbarende flitsen en men zag hele gebouwen in elkaar vallen door de onweerstaanbare luchtdruk. Het was een ongelooflijk gezicht. Vanaf deze hoogte was het onmogelijk om te missen en de Duitse schutters beneden schenen overstelpt door de reusachtige concentratie van nauwkeurig geplaatste explosieven. De rook steeg alsmaar hoger en hoger toen we voortgingen met naar beneden duikend weg te vliegen en ik met tevredenheid en opluchting opmerkte dat niet een enkele bom op de dicht op elkaar staande huizen ronde de fabrieksterreinen was terecht gekomen. We zagen nu zo gauw mogelijk daar weg te komen.

Nu we de zaak tijdens onze tocht naar het doel flink in beroering hadden gebracht, bestond er een zeer reële kans op onze terugweg door jagers te worden onderschept. Maar op onze retourvlucht gebeurde er niets bijzonders. Op boomtophoogte vlogen we snel en onopgemerkt over de velden voorbij Utrecht en ten zuiden van Amsterdam en dan over de kust. Ik zag dat iemand boven Den Helder een flink pak slaag kreeg, maar ik was op dat ogenblik te zeer bezig met het zelf te passeren van de kust om daarover te gaan zitten piekeren. Zij die bezorgd op de grond wachtten telden ons vol enthousiasme bij onze terugkomst en na het maken van de eindtelling bleek dat er slechts een Mosquito niet was teruggekeerd, vermoedelijk degene waarvan wij hadden gezien dat hij getroffen werd.

Verslagen van de Bostons en de Venturas bevestigen het succes waar wij getuige van waren geweest en tegen de avond lieten foto's, die tijdens en na de aanval waren genomen, zien dat de verwoesting aanzienlijk was. Onze piloten hadden alle reden om voldaan te zijn. We hadden niet alleen een zeer succesvolle aanval uitgevoerd, maar we hadden ook de hogere snelheid van de Mosquito ten opzichte van die van de Focke-Wulf 190 bewezen, een voordeel dat later volledig zou worden uitgebuit.

Persoonlijk verslag van P/O Navigator A.F.W. Tony Valle-Jones, 107 Squadron.

Het is 55 jaar geleden dat dit allemaal gebeurde en ik kan mij allerlei bijzonderheden niet meer precies herinneren. Ik vloog als navigator op een Boston met als piloot F/S J.B. Sympson en de boordschutters Johnny Jenkinson en Jack Snow (aut. Boston III W8320 OM-V, in het Operaties Verslag Boek van 107 Squadron staat Sgt. A. Taafe vermeld in plaats van Jack Snow). Dit was ongeveer onze 25e vlucht die we samen maakten. Voorheen hadden we op Bristol Blenheims gevlogen, meestal boven Nederland als storingsvliegtuig voor nachtelijke aanvallen op Duitse vliegvelden. Op 6 december 1942 om ongeveer 11.30 uur v.m. stegen we op om in de buurt van 1500 meter hoogte met plusminus 100 andere toestellen van het 21-e, 88-e en 107-e squadron te verzamelen, waarna we verder gingen naar de Engelse kust bij Orfordness, om daarna op 15 meter of lager te gaan vliegen om onder het Duitse radarscherm te blijven. Ik was bij het 107-e squadron en leidde voor deze gelegenheid een box (bepaalde vorm van formatie) van 6 vliegtuigen. We passeerden de Nederlandse kust bij Walcheren. Er was daar enig licht luchtafweer. Vervolgens gingen we op weg naar Turnhout en begonnen aan een klim naar 500 meter voor het bombardement om 12.30 uur. De piloot die de leiding had ging tot de aanval over en liet tijdbommen vallen die een vertraging hadden van 11 seconden. Er was niet veel tegenstand, alleen maar door wat licht afweergeschut. Daarna draaiden we om naar de Hollandse kust en gingen voor onze veiligheid weer terug naar

416. S/L Bill Blessing voor zijn beroemde Mosquito "The Knave of Spades".

een hoogte van 15 meter. Jimmy Simpson leidde nog steeds de box van zes toestellen maar dan op ongeveer 200 meter werden we door verscheidene FW-190's en Bf-109's aangevallen en in een doorlopend gevecht van bijna tien minuten verloren we twee vliegtuigen. Wij kwamen zonder enige schade terug op onze basis. Jimmy Simpson ging door en maakte zijn tour bij ons af en werd bevorderd tot officier-piloot en met het DFC onderscheiden. Johnny Jenkinson, die op Lancasters vloog, sneuvelde in 1943. Ik ging door en deed nog twee tours. In totaal voerde ik 84 luchtoperaties mee uit en werd in 1944 met het DFC onderscheiden.

(bron: personal account A. Valle-Jones, navigator in Boston W9320 OM-V of 107 Squadron) via: C. Rijken/P. Schepers

417. Voor een 88 Sqn. Boston in 1944. V.l.n.r. Airmen (?), F/L W/O/AG? F. Henry, P/O (Nav.) A.F.W. Valle-Jones, W/C (Pilot) L.J. Spenco D.F.C., F/O (A/G) J. Ploughman, Airmen (?).

418. W/C Hughie Edwards (in het midden van de foto) en links zijn navigator F/O H.H. Caïrns. (Uit I.W.M. Film).

Persoonlijk verslag van piloot F/L R.A. Yates-Earl, 226 Squadron.

Nog een, in de annalen van de Boston-akties in N.W. Europa, op de voorgrond staande operatie is de aanval van 6 december 1942 toen drie Boston Squadrons, naast Ventura (21, 464 en 487) en Mosquito (105 en 139) Squadrons de Philips radio- en radarapparatuur fabriek in Eindhoven, Nederland, bombardeerden. Die dag vlogen de Bostons vlak boven de grond, sloegen vastberaden gedurende het hele einde onderweg aanvallen van Duitse jagers af en vlogen door krachtig afweervuur heen om vervolgens hun bommen op het doel te laten vallen. Er werd een uitstekend resultaat bereikt. Vier Bostons gingen verloren, drie van hen vielen aan Duitse gevechtsvliegtuigen ten offer.

Een typisch grootschalige actie was de aanval vanaf geringe hoogte op de grote Philips radiofabriek in Eindhoven, Nederland. We vlogen het vasteland binnen tussen Duinkerken en Oostende, bombardeerden het doel en vlogen over Den Haag weer terug. Het soort formatie die we voor dergelijke acties gebruikten bestond uit golven van acht toestellen, vliegend in een los verband. Het heeft helemaal niets van doen met formatie vliegen. Het is min of meer in groepen de leider volgen. We vlogen aldus met een ruime onderlinge tussenruimte verder, zodat elk vliegtuig op zichzelf uitwijkende bewegingen kon maken. Het enige waarover wij ons echt druk moesten maken was licht afweervuur. Als er met een kanon van links of rechts op je geschoten wordt, dan zie je het lichtspoor in jouw richting komen en de beste manier om dat te ontgaan was een soort van walvis beweging te maken (je probeerde natuurlijk als het mogelijk was een obstakel in de vorm van een boom of hooiberg tussen jou en de luchtafweer-schutter te krijgen, hij verloor je dan voor een ogenblik uit het oog en tegen de tijd dat hij je weer in het vizier kreeg, was je alweer kilometers verder weg). Als hij je daarentegen recht van voren beschoot dan was het het beste recht op hem af te gaan zodat hij in dekking moest. De vier naar voren gerichte mitrailleurs van de Boston en het feit dat zelfs als hij je raakte het toestel waarschijnlijk op hem neer zou storten, maakten dat hij moest wegduiken. Bij de aanval op Eindhoven lieten we de eerste acht vliegtuigen de gehele afstand zeer laag binnen vliegen en bommen

werpen die een vertraging hadden van 11 seconden. De volgende golven, met bommen van 225 kg. die bij inslag direct ontploften, stegen op een afstand van ongeveer 3 kilometer voor het doel naar 500 meter, lieten de bommen vallen, doken dan naar vlak boven de grond en gingen op de terugweg. Na het verlaten van het doel ging het bij deze actie een beetje verkeerd. De waarnemer in het leidende toestel maakte een kleine fout en liet ons op de terugweg over Hoek van Holland vliegen. De Hoek was zeer zwaar verdedigd en toen we daar arriveerden zagen we honderden Duitsers uit hun verblijven naar buiten stormen en naar hun kanon-opstellingen rennen. We schoten royaal met ons neus-boordwapens op hen los, maar toen we boven zee kwamen waren ze weer op adem en schoten op ons met vervloekt zwaar kustgeschut. Ze deden ons niet veel schade, maar het zag er voor een tijdje nogal onplezierig uit.
Als je met een kleine formatie (drie vliegtuigen of zo) een aanval deed vanaf geringe hoogte dan had je heel de weg jagerbegeleiding nodig, of anders bescherming door bewolking, in plaats van alleen maar op de terugweg zoals bij de aanval op Eindhoven.

(bron: A20 Boston at War, William N. Hess, Ian Allen Ltd. London, ISBN 0-7110-0965-1)

Persoonlijk verslag van Wing-commander A.F. Carlisle, 464 Squadron.

Wing Commander A.F. Carlisle (aut. hij nam deel aan de aanval op Eindhoven, vliegend in een Ventura II AJ491 SB-P van 464 Squadron) die op Bostons vloog bij de RAF, geeft de volgende indrukken van hun functioneren en kenmerken.
De Boston vloog in het begin wel naar Duitsland en Nederland, maar dat waren uitzonderingen, gewoonlijk lagen de doelen in Frankrijk en België. Twee speciale acties waarbij Bostons betrokken waren betroffen de aanvallen overdag - op geringe hoogte - op de Matford fabrieken in Poissy en de Philips fabrieken in Eindhoven op 6 december 1942. Of de Boston geschikt was voor acties op het Europese oorlogs-toneel blijft de vraag, maar hij vulde wel de ruimte op tussen de Blenheim en de Mosquito IV en was buitengewoon populair bij de bemanningen die ermee vlogen.

(bron: Profile publications, The Douglas A-20 / 7A to Bostons III/, number 202)

Persoonlijk verslag van radiotelegrafist/schutter P/O G.M. Shinnie, 464 Squadron.

Inleiding:

Op 14 september 1942 arriveerden W/C R.H. Young AFC, F/L (Hawker) Hart navigator, en ikzelf P/O WO/AG op de basis Feltwell om er (RAAF)Squadron 464 te vormen. De bedoeling was het hebben van een kern van RAF personeel, gesteund door RAAF en RCAF bemanningen. Onze boordschutter was P/O Quinlan RAAF.
Vier dagen later kwam de eerste van onze vliegtuigen aan en het spijt me te zeggen dat we niet bijzonder onder de indruk waren van de grootte en vorm van de Ventura. Vervolgens waren we ook niet onder de indruk van de prestaties vergeleken met de bekende prestaties van de Boston en de Mosquito. In haar voordeel spraken echter de twee zeer voortreffelijke 2000 pk Pratt and Witney Double Wasp motoren. Het technisch personeel was er geweldig op gesteld omdat ze bijna storingsvrij waren. De piloten hadden dezelfde mening, maar wat was het een vreselijk lomp geraamte dat ze door de lucht moesten gaan slepen. Wegens het vermogen van de motoren waren er grote propellor-bladen nodig. Bij het formatie vliegen bleken deze aanzienlijke luchtwervelingen te veroorzaken binnen de achter hen vliegende grote formaties. Dit was opnieuw een niet populair aspect, vooral niet bij het vliegen op boomtop-hoogte.
Voorafgaand aan de Eindhoven-operatie besteedden we bijna drie maanden aan diverse trainingsaspecten. W/C Young, een gediplomeerde vlieg-instructeur van voor de oorlog, gaf eerst aan veel jonge onervaren piloten onderricht in het tezamen vliegen van twee vliegtuigen. Uiteindelijk begonnen oefeningen in het vliegen in formaties van 6, 12 en 24 toestellen. Tenslotte werd er op 28 november 1942 geoefend met een troep van 41 vliegtuigen, waarbij de squadrons nr 21, 464 en 487 betrokken waren.
Het werd duidelijk dat onze eerste operatie er een zou zijn van grote omvang, met Ventura, Boston en Mosquito toestellen, maar het was pas op 2 of 3 december dat we werden geïnstrueerd betreffende onze doelen en de daarbij horende tactiek. We ontdekten met enige vrees dat de Venturas als laatsten boven het doelgebied waren ingedeeld.

De commanderend officier zou de leiding hebben over de Venturas.

De operatie.

Mijn rol als WO/AG in het leidende vliegtuig (aut. Ventura II AJ466, SB-H) was tweeledig. Gezeten bij de Astro Hatch (koepelvormig raam waardoor de navigator waarnemingen doet aan de stand van de sterren) was mijn eerste taak mijn piloot, ven ondervonden we aanzienlijk veel licht afweervuur. Na mijn Blenheim-dagen in 1940/41 was het een nieuwe ervaring voor mij het afweervuur van hoger te zien komen dan waar wij vlogen. We vielen met succes de onderscheidelijke doelen aan maar de gebouwen bleken veel groter dan was verwacht en ze waren goed beschermd door luchtafweer-batterijen op de daken. Hoewel we heel erg laag vlogen kwamen we in onze moeilijk

419. Dickie Gunning geflankeerd door Jack Ledgard (aan de rechterzijde) en Bill Brinn, 88 Squadron.

W/C Young op de hoogte te houden van de algemene situatie van de Ventura formaties. Bij tijden gingen we iets langzamer vliegen om de secties achteraan de gelegenheid te geven weer aan te sluiten. Op boomhoogte vliegen en individueel ontwijkende bewegingen te maken om bomen, hoogspanningsmasten enz. te vermijden maakten bij tijden het formatie-vliegen moeilijk maar het formatie houden was globaal genomen uitstekend. De rol van de andere WO/AG's was net als mijn tweede rol, de lucht afzoeken naar mogelijk aanvallende jachtvliegtuigen. Ze zaten ook bij de Astro Hatch want het was niet nodig op zulk een geringe hoogte de staart-machinegeweren te bemannen. We hadden geluk omdat de meeste jagers elders waren. Maar bij het passeren van de Nederlandse kust en op de route naar Eindhohanteerbare Venturas over de gebouwen heen, zij het met weinig ruimte over. Ongelukkigerwijs ging een van onze toestellen verloren. Het vloog achteraan in de formatie en het schijnt dat het doel door rook zo erg was verduisterd dat de piloot de top van het gebouw niet kon zien en er jammerlijk tegenaan vloog. Enkele minuten later werd ik geschokt bij het zien van onze nummer twee, het vliegtuig aan onze linkerkant, dat plotseling helemaal in vlammen was gehuld. Het toestel ging met de neus omlaag en vloog van opzij een huis binnen en kwam er aan de andere kant weer uit. Het was in enkele seconden voorbij

De Eindhoven-operatie werd gezien als volledig geslaagd, in zover dat de fabriek zeer zwaar beschadigd was en dat het getal van burger-slachtoffers laag werd geacht. Tot ons ongeluk verloren we negen Venturas. Veel werden er beschadigd door vogel-inslag.

W/C Young werd onderscheiden met de Distinguished Service Order (DSO) en onze navigator, F/L Hart, met de Distinguished Flying Cross (DFC).

(bron: personal account P/O G.M. Shinnie, WO/AG in Ventura II AJ466 SB-H of 454 Squadron, now W/C-ret. G.M. Shinnie).

Persoonlijk verslag van John Beede.

420. F/O S.B. (Rusty) Peryman van het 487 Squadron

De vervloekte kist.

Het doel was de Philips Radiofabrieken in Eindhoven, Nederland. Men had gekozen voor een Zondag omdat dan een groot aantal Nederlandse werknemers niet aanwezig zou zijn. De groepscommandant benadrukte dat het een belangrijk en waardevol doel was. Als het buiten bedrijf kon worden gesteld, dan zou dat een werkelijk zware slag zijn voor de Duitse oorlogsinspanning. Negen-tiende van onze lading bestond uit brandbommen. Wij moesten met vier boxen van zes meedoen, de Kiwis met drie, en 'n derde Ventura Squadron met drie, tezamen zestig Venturas. Gevechtsvliegtuigen zouden voor ons uitgaan om Duitse jagers in beweging te brengen. We zouden beschermd worden door ongeveer honderd Spitfires die voorzien waren van extra brandstoftanks. Dit was iets nieuws dat ontsteltenis, verrassing en verliezen bij onze vijand zou veroorzaken. De aanval zou geheel vanaf zeer geringe hoogte worden uitgevoerd waarbij men boven de doelgebieden een sterke luchtafweer moest verwachten.

Toen we naar onze toestellen reden zie Hally: "goed, het is iets nieuws, maar ik hoop wel dat die verdomde Spitfires dicht bij ons blijven. Ik wil niet in deze vervloekte kist in conflict raken met welke Focke-Wulf dan ook". Ik keek naar de gezichten van deze jonge vliegers die op het punt stonden de bloedige strijd in te gaan. Ze waren ernstig en over hett algemeen kalm. Bij het vertrek van iedere bemanning werd deze door de thuisblijvers succes toegewenst. Het was een mooie dag, zonder wind en een beetje nevel. Toen we over de vlakke landstreek van Norfolk stroomden hielden de mensen op het veld even op met hun werk en wuifden naar de moderne ruiterstoet die zo vlak over hun hoofden verder trok. De Noordzee zag er grijs maar bedaard uit. We vlogen er zeer laag overheen. Onze box vormde het eind van deze stroom bommenwerpers. Een box bestond uit zes vliegtuigen. Nr. 1 de leider had als ondersteuning nr. 2 en nr. 3, elk aan een

kant. Nr. 4 vloog, om uit de luchtstroom te blijven, net onder nr. 1 en werd ondersteund door de nrs. 5 en 6, elk aan een kant. Nr. 1 vloog op ongeveer 7 meter boven het water, nr. 4 en dat waren wij, zat om de luchtstroom te ontwijkend, daaronder en aldus op plus minus 3,50 meter boven de zee. Ondanks het door zenuwspanning onbehaaglijk gevoel in mijn maagkuil, vond ik deze nieuwe ervaring opwindend. De nadering op geringe hoogte was bedoeld om de vijandelijke radar te misleiden. Het idee was de verdediging op de eilanden te verrassen en hen al te zijn gepasseerd voordat ze zich hadden hersteld. Wat men verzuimde in aanmerking te nemen was dat de inleidende afranseling door jachtvliegtuigen en Mosquitos, die tien minuten eerder waren begonnen met aanvallen, de Duitse schutters klaar wakker had gemaakt. Ik hoorde Jack zeggen: "Vijandelijke kust in zicht"; de zee onder ons begon ineens wit op te bruisen aangezien de vijandelijke schutters hun welkom uitbreidden. Boven ons verscheen als bij toverslag zwarte walm met een rode rand. Gelukkig konden de zware kanonnen niet laag genoeg gericht worden om ons te bereiken, maar de concentratie van Bofors, 20 mm's en licht luchtafweervuur was ontstellend. Twee reusachtige waterzuilen die gedeeltelijk op ons terecht kwamen markeerden het ten onder gaan van twee bemanningen, vervolgens waren we voorbij de verdedigers. Een beetje naar rechts stortte een vliegtuig neer en schoof in een verdedingingspost en explodeerde temidden van vlammen en brokstukken. Ik werd plotseling getroffen door de gedachte dat bij deze manier van vliegen parachutes van geen nut waren en als je naar beneden ging er geen overlevenden zouden zijn. Ik was die dag doodsbenauwd bij het passeren van die eilanden en iedereen die zegt dat men nooit bang was is een vervloekte leugenaar. Ineens vlogen we boven het vasteland. Er kwamen enkele plukken zwarte walm achter ons aan maar het leek toch dat we het zwaar verdedigde kustgebied waren gepasseerd. Toen we over het vlakke Hollandse land bulderden wuifden de inwoners die op hun Zondagse wandeling waren wild enthousiast en dansten van vreugde.

Deze Hollanders lieten duidelijk weten aan welke kant ze stonden. Bill had zijn hoofd uit het astrodome (venster om waarnemingen van de sterrenstand te doen) gestoken totdat dit er bij het binnenvliegen boven de kust werd afgeblazen, waarvan hij met de schrik vrij kwam. Hij kwam weer terug naar voren in het vliegtuig. Plotseling zei Jack: "Daar is een vliegveld" en in het volgende ogenblik vlogen we dwars over een uitstekend aangelegde basis. Dat was een dure pil op iemands kosten, omdat nog eens twee vliegtuigen, gehuld in rook, vlammen en stof, de grond in gingen. Waarschijnlijk had deze plaats al eerder klappen gehad en was men nu uit op wraak. Een granaat blies het perspex raam aan de rechterkant van de cockpit eruit en bezorgde Bill voor de tweede keer schrik, maar deed geen schade. Onze boordschutters pompte een fusillade terug, maar ogenschijnlijk zonder veel resultaat. Een beetje verderop passeerden we nog een Ventura die hevig brandde. Vier man, met hun vliegerlaarzen aan er onhandig uit klauterend, lieten zien dat zij tenminste waren ontsnapt. Toen we over hen heen suisden draaiden ze zich om met een wanhopig wuivend gebaar. Bij al deze opwinding had ik helemaal niet meer aan het doel gedacht. Wilbur's stem met: "Doel in zicht" bracht mij terug naar de werkelijkheid van het ogenblik. Het zou moeilijk zijn om mijn indrukken van de volgende minuten weer te geven want het gebied was een nachtmerrie van brandende gebouwen, schoorstenen en hoogspanningskabels. Duitse schutters op het dak bemanden hun wapens nog ofschoon de ramen rook en vlammen uitbraakten. We gingen zo snel dat het moeilijk was een doel uit te kiezen en dus zette ik mijn vinger aan de trekker en sproeide het hele gebied vol kogels. Hoe we ontkwamen aan schoorstenen en draden zal ik nooit te weten komen. Ik zag een Ventura wild van richting veranderen, een schoorsteen recht in 't midden raken en in een chaos van stof, stenen en vlammen naar beneden storten.

Jack schreeuwde: "Bommen los" en we zwaaiden met geweld naar links. De trossen brandbommen veranderden plotseling van koers en vlogen bijna horizontaal om dan tegen de voorkant van het gebouw aan te botsen in zulk een warboel van explosies en vuur dat het me werkelijk aangreep. Ik wist waarom het er zo hevig brandde. We kwamen weer in een rechte positie en raakten op enkele centimeters na een stel hoogspanningskabels. Ik zag een brandende Ventura die tegen een rij flats was aangevlogen. Naar ik later hoorde, was dit het enige voorbeeld gedurende de hele aanval, van het vernielen van particulier eigendom. Het volgende moment scheurden we in een linkerbocht op weg naar huis. Het was toen pas dat ik bemerkte dat ik nog steeds m'n vinger aan de trekker had en dat geen enkel wapen vuurde. Om ons heen waren er overal luchtgevechten aan de gang maar het scheen dat de vijandelijke jagers hun handen er vol aan hadden op die speciale dag. We kwamen bij een, ongeveer 1200 meter breed, kanaal uit. Afweergeschut aan elke

kant ervan opgesteld begon te schieten en deed het water onder ons wit opbruisen. Bill, die naar beneden was gegaan om de mitrailleurs daar te bemannen, kroop voor de derde keer door het oog van de naald toen een granaat de beide mitrailleurs trof en ze omkrulden tot een V, zonder te ontploffen. Het was een wonder dat dit vliegende doel geen rechtstreekse treffers kreeg. Anderhalve kilometer achter ons zagen we een vliegtuig, dat een Canadese kist bleek te zijn, dat moeizaam naar z'n basis terug vloog. De Duitse schutters concentreerden zich op dit uitnodigend doel, maar opnieuw, ondanks een hagelbui van granaten, ontsnapte de bemanning. We kwamen over een vlak moerassig gebied zonder dat er een schot werd gelost, hetgeen later de vraag deed opkomen van: waarom zijn we in hemelsnaam niet langs die weg naar ons doel gevlogen? Het was een flink toegetakeld squadron dat met moeite naar de thuisbasis terugkeerde.
Wegens het ontbreken van start/landingsbanen, landden vliegtuigen die allerlei moeilijkheden aangaven, zo maar ergens. Het was een grote bende. Op 8 kilometer van onze basis gaven de benzinemeters aan dat de brandstof op was en net als al die andere landden we, tegen de wind in, met nog een vliegtuig achter ons; over het asfalt terugtaxiend stonden we ineens stil, volledig zonder benzine. Bij de ondervraging ontdekte ik dat de zes boordschutters er door waren gekomen, wat bijna een wonder mocht heten. Bij controle bleek dat we zelf zes toestellen hadden verloren, naast vijf Kiwis en vier vliegtuigen van ons co-squadron, een totaal van vijftien van de zestig.
Een jonge boordschutter merkte op: "Nou, dat is niet echt zo slecht". "Niet slecht", zei Hally droogjes, "nog drie operaties zoals deze en we hebben onze tour volgemaakt". De jonge kerel keek hem met open mond aan en zei: "Maar 'n tour is toch dertig operaties, of niet?" "Dat is zo", zie Art, hem vaderlijk op z'n hoofd kloppend, "maar wij hoeven die niet allemaal te doen".
(Notitie aut.: In geen enkel Squadron archief was er een verwijzing naar John Beede te vinden. Als gevolg hiervan is het niet bekend in welk vliegtuig hij zat. Aangezien alle bemanningen van de deelnemende vliegtuigen konden worden opgespoord lijkt het twijfelachtig of John Beede deelnam aan Operatie "Oyster". Het volgende kan echter uit zijn verhaal worden afgeleid. Hij verwijst naar een Kiwi squadron, dat alleen maar kan zijn 487 (RNZAF) Squadron, opererend vanaf Feltwell. De manier waarop hij het derde Ventura squadron noemt, maakt het waarschijnlijk dat dit squadron vanaf een andere basis opereerde, betekent dat

421. Een Ventura stort neer. Het zijn de laatste seconden voor de te pletter valt.

dit 21e squadron, Methwold als basis had. Het overblijvende Ventura squadron is 464 Squadron met als thuisbasis Feltwell, die het deelde met 487 Squadron.
In het bijzonder de 464 Squadron-verslagen zijn zeer precies, waardoor men gaat twijfelen aan het bovenstaande verhaal. Aan de andere kant wordt het zo nauwkeurig verteld, dat de schrijver er zelf bij moet zijn geweest. Als iemand duidelijkheid kan brengen in deze zaak laat hem dan contact opnemen met de auteur).

(Bron: The war in the air 1939-45, edited by Gavin Lyall, Pimlico, ISBN 0-7126-6069-0)

Persoonlijk verslag van Squadron Leader L.H. Trent, 487 Squadron.

In de eerste dagen van december werd het squadron meegedeeld alle vliegtuigen gereed te maken voor haar eerste operationele actie. Op 6 december kregen de bemanningen hun instructies voor een formatie-aanval vanaf geringe hoogte op de Philips radiofabrieken in Eindhoven, Nederland. Het squadron zou deel uitmaken van een grote formatie waarbij alle Venturas, Bostons en Mosquitos van Groep 2 betrokken waren. De gehele stroom bommenwerpers zou opereren onder een paraplu van begeleidende Spitfires.
Laagvliegen is altijd opwindend. Maar boven vijandelijk gebied is het ook zeer gevaarlijk, in 't

bijzonder als de vliegtuigen in formatie vliegen en dus geen ontwijkende bewegingen kunnen maken. Voor iedere waakzame luchtafweerschutter bieden ze gemakkelijke doelen. Een alleen vliegend toestel dat heel laag vliegt vertrouwd op het element van de verrassing. Het lawaai van zijn nadering wordt gemaskeerd door de snelheid en van wat er op de grond gebeurt en is dus feitelijk gekomen en al weer weg voordat de afweerschutter zich ervan bewust is dat hij er was. De ervaren piloten van 487 Squadron gaven echter toe dat een troep Venturas die gedwongen was op zoiets als 17 meter hoogte te vliegen, weinig bescherming kon verwachten van verrassing en ze beseften dat ze zich moesten voorbereiden op een ongebruikelijk levendige operatie. Geïnstrueerd om te formeren aan de linker buitenkant van 464 Squadron dat de Ventura strijdmacht leidde en verantwoordelijk was voor de algehele navigatie van de actie, maakten de piloten van 487 Squadron zich verder bezorgd toen ze hoorden dat ze aan het eind van de bommenwerpers-stroom zaten en daarmee blootgesteld waren aan de grootste woede van een vijand die tegen die tijd klaar wakker zou zijn.

422 Neven: *S/Ldr. Ian Richmond (links) en S/Ldr. Len Trent in 1942.*

(aut: Trent vloog Ventura II AJ209 EG-V, als "B"commandant van een sectie van vier vliegtuigen.) Trent kan zich herinneren dat:

"Ik moest denken aan de ongelukkige cavaleristen in de Charge of the Light Brigade (aanval van de Lichte Brigade) toen we onze landkaarten voorbereidden en onze vliegtuigen werden geladen met zware brandraketten die dwars door de fabrieksmuren heen konden breken, om daarna in vlammen uit elkaar te barsten. We bestudeerden foto's van het doel, een groot geheel van reusachtige gebouwen aan de rand van de stad Eindhoven. Het grootste gebouw, dat mijn slachtoffer zou worden, was vijf verdiepingen hoog - de roos van een schietschijf, onmogelijk om te missen. Rond etenstijd zaten we allemaal klaar in onze vliegtuigen, gereed om te vertrekken. De toestellen van Squadron 464 waren de eerste die op weg gingen en daarna volgende wij hen over het uitgestrekte grasveld van basis Feltwell en stegen op. Het Australische squadron moest een wijde cirkel vliegen om ons de gelegenheid te geven er tussen te komen en ons aan hun linkerzijde te formeren en daarna een pas aan te snijden over Norfolk naar de Hollandse kust. Wij volgden in het kielzog van de Bostons, Mosquitos en de andere Venturas, gevlogen door Squadron 21, die de vijandelijke kust iets ten zuiden van ons pad zouden passeren. Alles ging goed bij het oversteken van de Noordzee en we hoopten dat de Spitfire-paraplu op tijd boven Nederland zou aankomen om ons gedurende de aanloop naar het doel te beschermen. Het was een moedig en opwindend schouwspel zoals onze squadron-2 Ventura-strijdmacht daar, verspreid over het water en op ongeveer 17 meter boven de golven voortjoeg.

Bij het vliegen op zulk een geringe hoogte kon een moment van onnauwkeurigheid dodelijk zijn, want het plotseling in de luchtstroom-werveling van een ander vliegtuig terecht komen veroorzaakte steeds voor een kort ogenblik verlies van besturing. Gelukkig had ik dit probleem niet omdat ik vooraan vloog en in formatie precies links van Frankie Seavill (aut : die de Ventura II AJ196 EG-C vloog) en mijn V-formatie van drie toestellen leidde. Achter mij met een andere V-formatie vloog mijn plaatsvervangend sectie-commandant Tich Hanefin". (aut: in toestel Ventura I AE 780 EG-S). Weldra kwamen de zandduinen van Nederland in zicht en daarmee ook een vreesaanjagende uitbarsting van zwart exploderende luchtafweer-granaten en als van geisers hoog opspuitende watermassa's rechts van Trent en middenin het pad van Squadron 464.

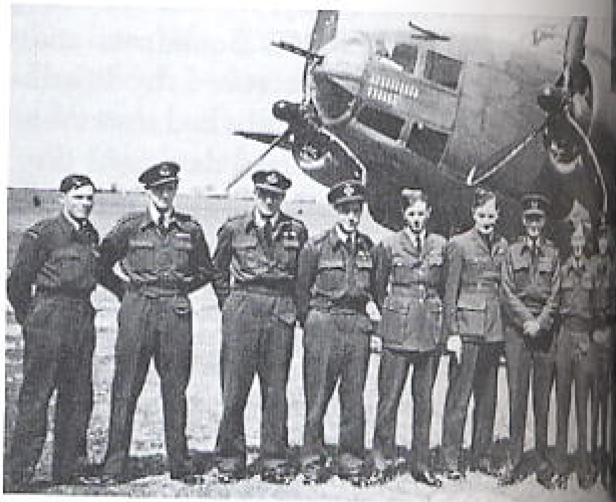
De granaat-explosies kwamen om de 10 of 15 seconden en gingen door gedurende de gehele tijd dat de vliegtuigen naar de stranden toe vlogen. Wonderbaarlijk genoeg werd er geen toestel geraakt, hoewel Trent later hoorde dat sommige bemanningen van Squadron 464 angstige

423. Nieuw Zeelanders op Feltwell. V.l.n.r. W/C F.C. Seavill (487 Sqn.) Group Captain R.L. Kippenberger (Comm. Feltwell), B. Jordan (afgevaardigde Londen)

ervaringen hadden opgedaan toen ze door fonteinen zout water, omhoog geworpen door exploderende granaten, heen vlogen. Maar binnen enkele seconden flitsten de bommenwerpers over de duinen heen en snelden over het achterliggende vlakke land. Trent's navigator, F/L (flight lieutenant) Vivian Philips slaagde erin nauwkeurig hun positie te bepalen en meldde dat de squadron-2 formatie ongeveer 4,8 kilometer noordelijk van het land-aanvliegpunt zat. Dit scheen destijds niet al te ernstig te zijn. Trent nam aan dat de 1e navigator van Squadron 464 dienovereenkomstig rustige correctieve actie zou nemen.

Het was ook rond die tijd dat Len Trent merkte dat hij in de lengte van een weg vloog, met recht voor hem uit twee fietsers op de weg, vrolijk onbewust van de ware armada bommenwerpers die op het punt stond met 300 kilometer per uur over hen heen te vliegen. Plotseling, op een afstand van ongeveer 360 meter, realiseerde Trent zich dat het Duitse soldaten waren met het geweer over de schouder. Omdat hij zo laag vloog kon hij de neus van het toestel niet laten zakken om de naar voren vurende machinegeweren op de fietsers te richten- en bovendien Trent had grotere doelen op het oog. Maar de met z'n hoofd schuddende Viv Philips scheen de oplossing te hebben gehad: "Je zou de wielen hebben moeten laten zakken en over de schoften heen rijden, Len" zei hij.

De schijnbaar kleine fout in de route die de bommenwerpers formatie had gemaakt stuurde hen nu echter rechtstreeks het gevaar in. Trent zag tot zijn ontzetting dat ze direct naar het zwaar verdedigde vliegveld van Bergen op Zoom (aut.: Woensdrecht) vlogen. De luchtafweertorens op elke gunstige positie op het vliegveld, spoten hun dodelijke stromen vuur naar de dicht op elkaar vliegende Venturas. De piloten die wanhopig strak formatie hielden, waren niet in staat uitwijkende bewegingen te maken. Trent, vanaf zijn eerste operationele acties helemaal toegewijd aan het gebruik van de voorwaarts-vurende machinegeweren, drukte de knop op de stuurkolom in en richtte het vuur van zijn kleine batterij op de bemanning van een flak (luchtafweer) toren vlak voor hem. Het woeste geweld vanaf die plaats op de grond hield op toen de vuurbundel van de Ventura's twee .5's en twee .3's het doel vond. Plotseling, tot Trent's grote ontsteltenis, verdween het vliegtuig van Frankie Seavill. De commanderend officier was de leider van Squadron 487, vliegend op een positie van ongeveer twee uur van Trent's V-formatie. De twee andere toestellen uit zijn V-formatie gingen nu koppig verder zonder hun baas. Het moorddadige afweervuur had de populaire commandant van het New Zealand squadron in het midden van dit door Duitsers bezet Hollands vliegveld naar beneden gehaald. Voortjagend over het vlakke, open land, konden



424. 487 Sqn. V.l.n.r. S. McGowan, "Rusty" Peryman, O.E. Foster, G.W. Brewer, S/L L.H. Trent, S/L Turnbull, W/C Grindell, Terry Taylor, Don Church, Tom Penn, onbekend, Gabbites, Gordon Park.

de bommenwerper-bemanningen hun doel duidelijk zien, afgebakend als het was door rookkolommen die opstegen na de aanval van de Bostons en Mosquitos. Een lichte draai naar rechts bracht

de Venturas op een lijn voor de aanloop en Trent had zijn doelwit, het hoge gebouw, al precies vastgesteld. Iets stijgend om hindernissen te ontwijken liet hij het stel bommen vallen die in het gebouw sloegen en er, van boven tot onder, gaten in maakten. Toen zijn vliegtuig over het brandend en rokend doel wegvloog, zag Len Trent in een vluchtige blik in de linkerhoek van het gebouw, een Duitse machinegeweer-schutter hardnekkig op zijn post blijven en een constante stroom kogels op zijn aanvaller afvuren, zij het dat de Ventura er niet door beschadig werd. "Dat was" zegt Trent in zijn boek "een verdomd goed soldaat".

Weer naar beneden en op 17 meter hoogte vliegend, gingen de vliegtuigen van de aanvalsmacht in losse formatie op de terugweg naar Feltwell. Toen ze geland waren en verzamelden voor het uitbrengen van verslag, werd vastgesteld dat Fran-

425 Bemanning van Ventura AE 811 EG-L 487 Sqn. V.l.n.r. Sgt (A/G) Peter H. Mallinson, Sgt. (WO/AG) Jack Albon, F/S (Pilot) G.W. Bill Lee en Sgt. (Nav.) W. Burt Lowe.

kie Seavill en zijn drie Canadese bemanningsleden de enige slachtoffers waren in deze operatie. Het was Squadron 487 dat de klappen had gehad en Len Trent's eerste actie van zijn tweede reeks (tour) operationele vluchten. De overlevenden hadden geen afgrijselijke wonden en in de opluchting van het er levend van te hebben afgebracht en verder te kunnen vliegen, heerste er uitbundigheid op de basis. Maar toen de onstuimige opgewektheid afnam bleef er voor een hele tijd een leegte die moeilijk was op te vullen. Frankie Seavill was een succesvol en buitengewoon populaire commandant geweest en het was een lelijke gril van het lot dat hij, sinds 1930 bij de RAF, tijdens zijn eerste gevecht met de Duitsers moest omkomen.

Hij had zijn verantwoordelijkheden ernstig genomen en op een democratische manier vervuld. Omdat hij besefte geen gevechts-ervaring te hebben, nam hij ijverig deel aan al de lagere en vermoeiende oefeningen, voortworstelend en de problemen aanpakkend, samen met de broekies van sergeant-piloten, de verwarringen bij het formatie-vliegen, de spanning en rillingen tijdens gesimuleerde bombardementsaanvallen vanaf geringe hoogte, de beoordelingen van nachtvluchten, naast al de builen in een vreemd, nieuw vliegtuig.

(Bron: Ventura Courageous, biography of Group Captain Leonard Trent VC DFC, James Sanders).

Persoonlijk verslag van boordschutter Sgt. P.H. Mallinson, 487 Squadron.

Een boordschutter, nauwelijks 18 jaar oud, die net zijn eerste operationele vlucht achter de rug heeft, legt in de volgende, aan zijn zuster geschreven, brief op levendige manier de gebeurtenis vast.

1491150 Sgt. Mallinson
C/O sgts. Mess RAF Feltwell
Norfolk
december 1942

Beste Connie,
Nu in heel Engeland onze aanval op de Philips Radarfabrieken bekend is, kan ik meer over mijn ervaringen vertellen. Om te beginnen stonden we al meerdere dagen klaar voor deze aanval, maar het weer was slecht en dus werd hij elke dag weer uitgesteld, tot aan verleden Zondag. Ongeveer een week geleden kregen we instructies voor deze aanval en verwachtten dat we de volgende dag zouden gaan, maar zoals ik al zei, het weer werkte niet mee. Vanaf het moment van die instructie (waarbij het doel werd bekend gemaakt) zijn we in ons militaire kamp opgesloten geweest. De telefoons werden geblokkeerd en er was geen uitgaande post. We waren totaal van de buitenwereld afgesloten! De kamp-bioscoop vertoonde echter elke dag een nieuwe film, wat de zaak een beetje verlichtte. Deze voorzorgsmaatregelen waren natuurlijk genomen om uitlekken van het aanvalsdoel te voorkomen. Tot onze grote opluchting bleef het geheim bewaard, want

426. *Ventura van 464 Sqn. Dit is een zeer mooi opname. Dit toestel deed niet mee aan operatie "Oester".*

op Zondag verbeterde het weer en hadden we nog een haastige informatie-bijeenkomst, werden we voorzien van rantsoenen, ontsnappings-pakketten enz. en waren op die zzondag 6 december 1942 om ongeveer 1140 u. in de lucht (aut. Ventura 1AE811 EG-L, 487 Squadron). We manoeuvreerden ons in onze formaties, samen met Nr. 464 (RAAF) Squadron dat met ons het vliegveld deelt.

Voordat we onze kust bereikten hadden zich heel wat andere toestellen bij ons gevoegd, ik denk dat het alles bij elkaar ongeveer honderd vliegtuigen waren. Het was een zeer indrukwekkend gezicht, dat zeg ik je. We vlogen allemaal heel laag over de zee, het leek mij op ongeveer 3 meter boven het water! Het duurde niet lang voordat Burt (aut. Sgt. W. Lowe) onze navigator zei: "Nederlandse kust in zicht". Nauwelijks had hij dit gezegd of we werden met enig luchtafweervuur begroet dat toenam naarmate we de kust naderden. Het eerste wat me trof bij het passeren van de kust waren de duinen en de dennenbossen die er net zo uitzagen als bij ons - hoewel ik toch vlug achter het verschil kwam aangezien deze bossen vol zaten met machinegeweer-nesten en de lucht werd gevuld met lichtspoorkogels. Kleine lichtbolletjes suisden overal rond ons vliegtuig, sommigen zeer snel, anderen schenen er met een langzame boog aan te komen. Onze piloot, Bill Lee, overtrof zichzelf in het uitvoeren van heftige uitwijk-bewegingen die het voor de Duitsers moeilijker maakten om precies te richten. We waren echter spoedig uit dit gebied weg en door laag over de boomtoppen te gaan vliegen hadden we een scherm achter ons dat een beetje veiligheid bood.

Je weet Con, dat, toen ik las over andere bemanningen die meldden dat terwijl ze over bezet gebied vlogen, er mensen naar hen wuifden, ik dit moeilijk kon geloven. Maar ik geloof het nu wel. Toen we over bomen en daken heen sprongen waren er mensen die uitbundig wuifden met zakdoeken, zelfs met vlaggen. Ik veronderstel, dat de eerste vliegtuigen die al waren gepasseerd, hen tijd hadden gegeven uit hun huizen naar buiten te rennen. Na nog meer luchtafweergeschut en machinegeweervuur bereikten we tenslotte het doelgebied waar we in een ontzettend spervuur terecht kwamen. Maar weer omdat we nog steeds laag vlogen bleek het, in zoverre het ons betrof, zonder effect. Bill, de piloot, klom van ongeveer 7 meter naar plus minus 20 meter en ik hoorde de navigator zeggen: "Bomdeuren open". Vervolgens vlogen we wolken van rook binnen en ik hoorde: "Bommen weg". Ik zag een hoop flitsen en vonken opstijgen toen onze bommen en brandbommen in het centrum van het doel terecht kwamen. Wat een uitbarsting. Toen ik vanuit mijn geschutkoepel achteruit keek zag ik twee Duitse machinegeweer-schutters die nog steeds op het dak waren (dit werd later bevestigd). Ik denk dat het voor hen onmogelijk is geweest naar beneden te komen en dat ze hoogstwaarschijnlijk door de na ons komende vliegtuigen zijn opgeblazen.

S/L "Digger" Wheeler, onze groeps-commandant, de collega die ik met verlof zal bezoeken, vloog voor ons en een voor een formeerden we ons weer bij hem, doken weer naar beneden en gingen er tegen aan zo hard als we konden op weg naar huis. Maar vlak voor we bij de zee (aut. in werkelijkheid de Zuiderzee, nu IJsselmeer genaamd) kwamen, was er meer afweervuur dat ons recht over het water volgde. Ik zag vervolgens hoog opspattend water voor en achter ons. Man, wat was ik bang. Ik dacht dat het neerstortende vliegtuigen waren, maar later hoorde we dat het Duitse luchtafweer-granaten waren die op het water ontploften, waarbij gehoopt werd dat wij in een van de opspuitende watermassa's zouden terechtkomen.

Het was rond deze tijd dat ik een sleepboot zag die een rijtje aaken trok. Ik nam ze onder vuur maar we waren al vlug te ver weg. Ik wed dat de sleepboot-kapitein even bang was als ik omdat hij van twee kanten werd beschoten. Hoe dan ook, spoedig na nog meer heftige uitwijkbewegingen, kwamen we boven open zee, op weg naar huis, zo vlug als we konden.

Ik bleef goed uitkijken, vooral in de zon, ons boordschutters werd steeds maar weer gezegd: "Kijk uit voor de Hun in de zon". We waren er de hele tijd erg dankbaar voor niet te zijn aangevallen door vijandelijke jagers, maar later hoorden we dat onze eigen jagerbegeleiding ergens boven ons, het wel goed naar de zin had gehad. Uiteindelijk konden we Engeland weer zien in de verte en klonken er vier hoera's, de een na de ander en dan van ons allemaal samen. Na nog eens veertig minuten waren we terug op onze opstel-plaats en onderzochten we ons vliegtuig nauwkeurig op schade. Het had nog geen krasje. Het enige slachtoffer was een ooievaar waarvan de overblijfselen in de luchtkoeler van de linkermotor zaten. Ik hoop dat hij op dat moment niet bezig was met het bezorgen van een baby. Bij het vliegen op geringe hoogte, vormen kogels een bedreiging en bij veel vliegtuigen was het perspex van de geschutkoepels en neuskegels gebroken.

Het spijt me dat ik er niet in geslaagd ben een paar echte Hollandse klompen voor je te krijgen Con, maar we bleven ook niet erg lang.

Mijn goeie vriend Pat Stokes en zijn bemanning kwamen niet terug van deze tocht (aut. Sgt. Stokes was boordschutter op de Ventura I AE701 EG-F, die om 1217 u. ter hoogte van Oostkapelle in zee stortte, na geraakt te zijn door afweervuur. Sgt. Stokes kwam daarbij om het leven en wordt herdacht op Runnymede Memorial). We vlogen zo laag dat ik het zeer betwijfel of ze het gehaald hebben. Er wordt gezegd dat 11 toestellen niet terugkwamen van deze reis, maar als dit een globale schatting is dan is het, afgezet tegen 100, niet al te slecht. Maak je geen zorgen over mij Con, ik ben OK en in ieder geval gaan we de eerste weken niet opnieuw vliegen omdat alle vliegtuigen moeten worden nagekeken en waar nodig gerepareerd. Voor het geval je het bent vergeten de toestellen waarmee wij vliegen (wij noemen ze "kites") heten Venturas. De volledige naam is: Lockheed "Vega" Ventura. Op de zijkant van onze "Kite" is een Maori Tiki geschilderd. Zijn naam is Kia-Ora. Wel, dit is het verhaal van mijn belevenissen tot op heden en een indruk die ik heb van de vernielingen van de Philips radio- en radiobuizenfabriek. Ik heb nog niet genoemd dat er twee gebouwen zijn, gescheiden door een sportveld. In overeenstemming met onze instructies bombardeerden sommigen het ene, sommigen het andere gebouw en sloten zich direct daarna bij elkaar aan voor de terugvlucht. Er is veel meegedeeld over deze aanval en gisteren in de nieuwsberichten van 6 uur deed een oorlogs-correspondent van een van de andere squadrons bij ons, verslag van de aanval -heb je het ook gehoord? De Duitsers zeggen dat wij ziekenhuizen, huizen enz. hebben geraakt, maar dat is allemaal geklets omdat iedere bom recht op het doel viel. Je kon niet missen vanaf die hoogte. De Bostons vielen vier minuten voor ons aan met hoog explosieve bommen en daarna kwamen wij met vertraagd werkende bommen en brandbommen. Je zou de foto's van de rotzooi moeten zien die in de eetzaal waren opgeplakt!

Schrijf vlug, groeten aan ma en pa - Pete xx.

(bron: personal account Sgt. P.H. Mallinson, airgunner in Ventura I AE 811 EG-L of 487 Squadron) via: C. Rijken/P. Schepers.

Piloot F/O R. North onderweg met de Venturas, 487 Squadron

F/O R. North de piloot van een Ventura van 487 Squadron herinnert zich; een groot langwerpig, rechthoekig gebouw van ongeveer 5 tot 6 verdiepingen hoog en meer dan 100 yards kleinere schuren aan de voorkant was ons doel. We werden onder vuur genomen door de FLAK. We moesten het middelste van de fabriek bombarderen van de hoofdfabriek aan de Emmasingel. Aan onze rechterkant en een beetje boven ons stond een vliegtuig in brand. We razen tussen de schoorste-

nen door over de fabrieken. Onze lading, 250 ponders en brandbommen denderden omlaag naar het hoofdgebouw en de aangrenzende hallen, waarna zwarte rookwolken omhoog worden gestoten. Alles werd ineens zwart voor mijn ogen en toen we door de rook vlogen bad ik dat we geen schoorsteen tegenkwamen waar we eventueel tegenaan vlogen. Dan ineens zagen we weer

427. V.l.n.r. Sgt. D. Potter, Sgt. A. Sharp, G.W. Trenery, onbekend, Pat Stokes, D. Rowland en P. Mallinson van 487 Sqn.

gewone huizen, een of twee ervan ook in puin, een op de grond brandende bommenwerper en een hoogspanningskabel recht vooruit. De meeste Venturas jumpen er net overheen, maar Reggie Goode vindt het beter om er onder door te gaan. In het strijdgewoel, merkte ik op dat één van onze vliegtuigen ons vrij dichtbij naderde, een beetje lager. Ik schreeuwde naar de piloot het vliegtuig op te trekken zodat het naderende vliegtuig onder ons door kon vliegen. Een ander vliegtuig trok scherp op en vloog rakelings over ons heen. Later zei de piloot dat we een andere machine hadden geraakt. Aldus F/O R. North, de piloot van een van de Venturas van 487 Squadron. "Een snelle bocht en het doel lag achter ons". De vlammen werden steeds hoger en de rook werd dikker en dikker. Het enige probleem was het vermijden van vijandelijk contact en maken dat we wegkwamen uit Holland. De luchtafweer stond nog steeds gericht op ons en de vogels verzamelden zich in de lucht als een soort van vergelding, maar er gebeurde verder niet. Laag over de boomtoppen scherend gaat het dan via Oirschot naar huis. Dit was om de zware luchtafweer te vermijden, en ze gebruikten dezelfde taktiek als toen ze over de kust vlogen. Ze zagen verder een accuraat afweervuur vurend vanaf de kustverdediging van de Scheldemonding. Er was een moment van opwinding aan boord van een der vliegtuigen toen een granaat drie lichtgranaten trof en hen ontstak. Haastig werd de zaak geblust en iedereen kon opgelucht adem halen.

Persoonlijk verslag van piloot F/L B.D. Hanafin, Squadron 487

In september 1942 kwam ik bij Squadron 487 (New Zealand) en ging deel uitmaken van een pas gevormd squadron. Toen ik erbij kwam waren er slechts nog vier andere bemanning in het squadron en mijn Flight Commander was Squadron leader Trent, die later het Victoria Cross werd toegekend voor de luchtaanval op Amsterdam op 3 mei 1943. De meeste van onze bemanningen hadden hun opleiding net achter de rug en onze taak was het om hen over te laten gaan naar het vliegen met de Venturas en hen te laten oefenen in het op geringe hoogte in formatie vliegen. Ons squadron en Squadron 464 (RAAF) plus Squadron 21 (RAF) deden gedurende de maand november 1942 oefen-aanvallen in formatie vanaf geringe hoogte, waarbij we de electriciteitscentrale van St. Neots als ons doel lieten fungeren. Op 28 november voerden we een laatste oefening uit, samen met de Mosquitos en de Bostons. We beseften toen niet dat het doel waarvoor we aan 't oefenen waren, de Philips Radio- en Electrische Apparaten fabriek in Eindhoven was.
Op 2 december kregen we onze instructies, maar wegens slecht weer begon de operatie pas op 6 december. Vanaf 2 december mochten de bemanningen hun vliegvelden niet meer verlaten en er werd heel wat gegist naar het tijdstip waarop de aanval zou plaats hebben. Op 5 december zei de weerkundige op Feltwell, dat hij dacht dat het de hele volgende dag (6 december) slecht weer zou blijven en dat het aldus onwaarschijnlijk was dat de aanval zou doorgaan. Aan de hand van deze weersvoorspelling besloten de Ventura bemanningen op Feltwell, nu ze al drie dagen op de basis zaten opgesloten, wat te ontspannen met 'n feestje. Vroeg in de morgen van 6 december werd ons meegedeeld dat de aanval die dag ging plaats hebben. Ik herinner mij de moeilijkheden die we allemaal hadden met het in gesloten formatie vlak boven de zee vliegen. Als je in de luchtstroom van het toestel dat voor je vloog terecht kwam, Moest je heel vlug zijn met het bijsturen van

429. B.D. Hanafin, rechts, met crew voor

428. F/L. B.D. Hanafin, 487 (New Zealand) Squadron.

de Ventura en sommigen van ons moeten zeer dicht bij het in aanraking komen met de zee zijn geweest. De Ventura was een bijzonder moeilijk te manoeuvreren vliegtuig dat ook heel traag reageerde op de besturing.
We hadden ook problemen met de vele vogels die door ons in beroering werden gebracht, vooral dicht bij de Nederlandse kust. Er werd op ons geschoten toen we de kust passeerden en heel dicht in de buurt van een vliegveld kwamen. Ik kan mij niet herinneren te hebben gezien dat tijdens de aanval zelf, Duits geschut op mij vuurde. Wel zag ik enkele schutters op luchtafweertorens en daken. Bij het bombarderen moest ik heel snel optrekken om gebouwen te ontwijken en vloog ik door rookwolken, hopend dat er geen schoorsteen of mast in de weg stond. Ik zag minstens een Ventura in of bij het doel neerstorten. Tijdens de terugvlucht was er aan de Nederlandse kust weer vuur van Duits afweergeschut, maar het ging goed. Onze formatie was een mengeling van vliegtuigen van Squadrons 487 en 464, maar we bleven dicht bij elkaar voor het geval van een aanval door jachtvliegtuigen.
Bij terugkeer op Feltwell hadden we een groot feest die avond en waren we allen er absoluut van overtuigd dat de Ventura niet het geschikte vliegtuig was voor het doen van aanvallen vanaf geringe hoogte. Het kwam destijds niet bij me op dat de dag van de aanval, Sinterklaasdag was en ik heb steeds gehoopt dat door ons geen burgers werden gedood.

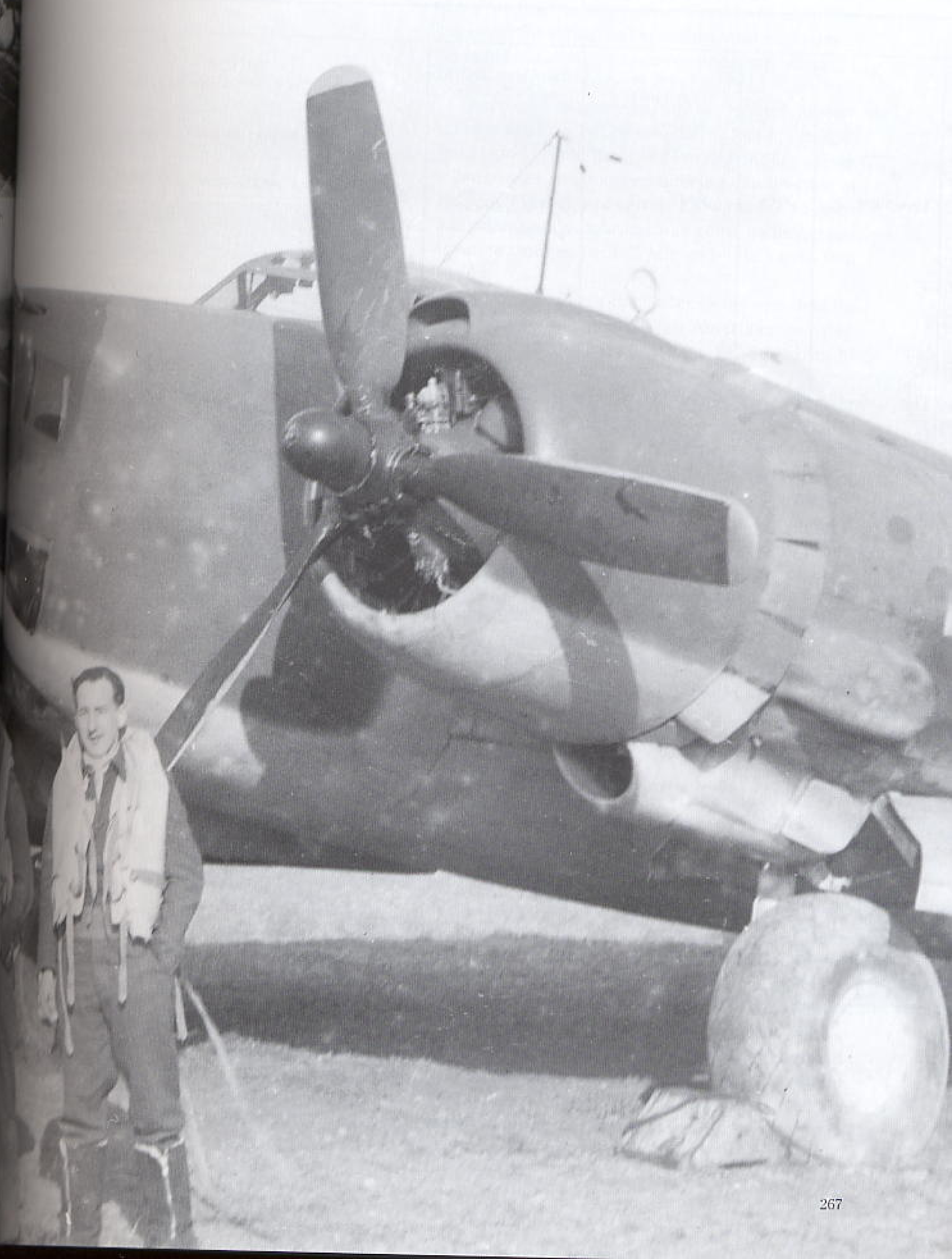
430. Feltwell, 487 Squadron terug van de Ein[...] raid. V.l.n.r. W/O Southam (Eng.) Piloot J. B[...] (N.Z.) Nav. T. Williams (Welsh), A/G B.A. F[...]

Persoonlijk verslag van piloot Sgt. C.J.J. Baker, 487 Squadron

Bombarderen

Ik kreeg een Ventura tweemotorige bommenwerper toegewezen voor mijn eerste echte aanval. Het doel van de aanval zou zijn de Philips radiofabrieken in Eindhoven, zo werd ons tijdens de briefing meegedeeld. Iedereen kreeg luchtfoto's te zien en een doel aangewezen dat hij zou moeten bombarderen.
Mijn doel zou zijn het kartonnagegedeelte van het complex. We zouden bij daglicht bombarderen en we moesten zo laag mogelijk komen aanvliegen. Dit betekende echt laag. We kwamen als het ware recht op de gebouwen af en moesten dan snel weer optrekken om er niet tegen aan te vliegen. Baker herkende vanuit de lucht feilloos zijn doel-

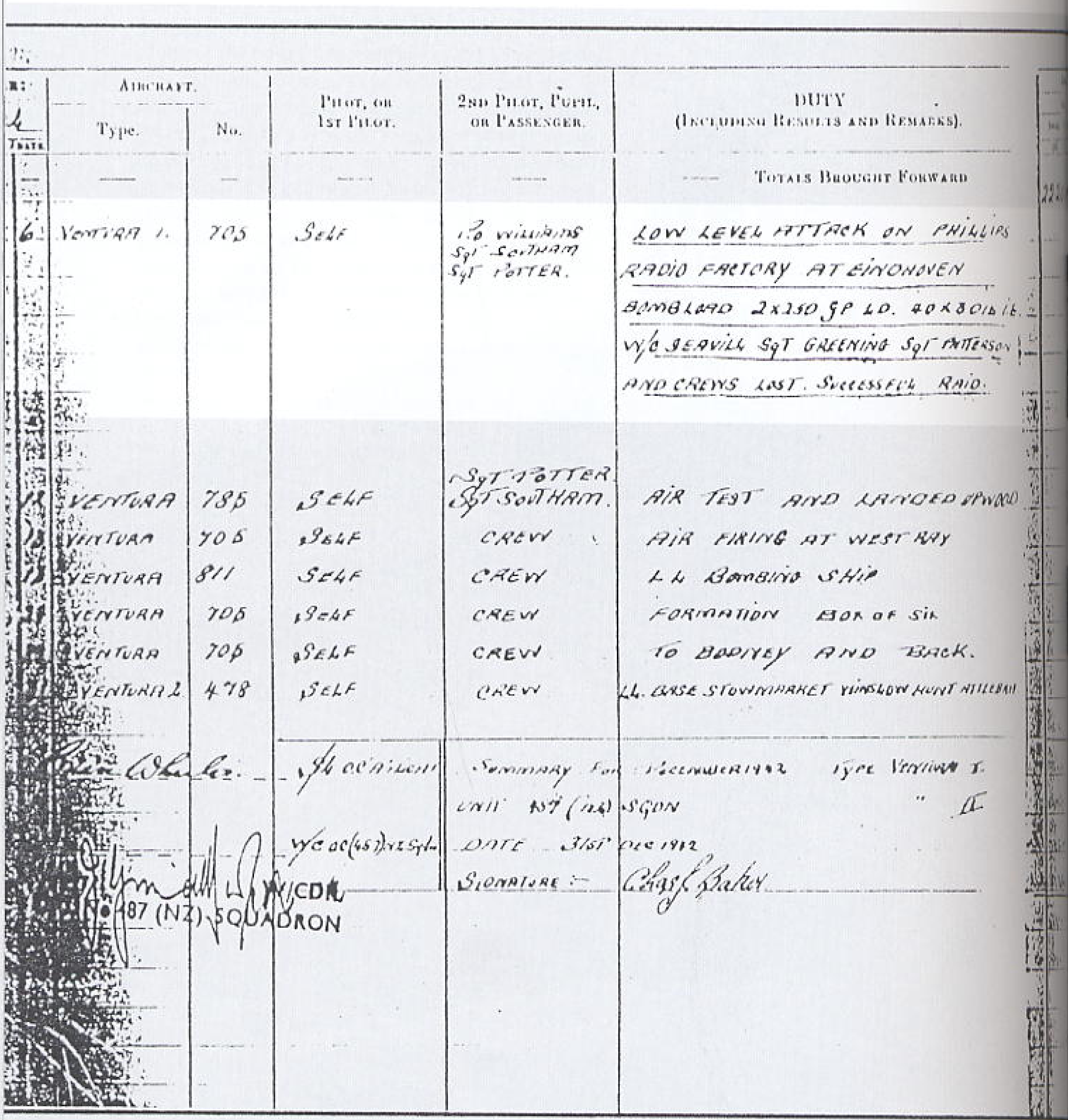
431. F/L B.D. Hanafin, tweede van rechts, met zijn crew voor de Ventura, 487 Sqn.



wit en voerde de aanval uit zoals hij had geleerd. Alle bommen, een deel brandbommen en een deel gewone explosieven troffen doel.

Tip

Baker en zijn overige drie bemanningsleden realiseerden zich achteraf dat ze enorm veel geluk minder kans om te raken. Bij het uit elkaar waaieren van de bommenwerpers, bij de inzet van de feitelijke aanval, raakte een collega-piloot met zijn vleugeltip de tip van het toestel van Baker. Het liep goed af. Minder goed liep het af met diverse andere bemanningen. Ze werden geraakt en stortten her en der neer. Het vliegtuig van zijn



Date	Aircraft Type	No.	Pilot, or 1st Pilot	2nd Pilot, Pupil, or Passenger	Duty (Including Results and Remarks)
	—	—	—	—	Totals Brought Forward
6	Ventura I.	705	Self	P/O Williams Sgt Southam Sgt Potter.	Low level attack on Phillips Radio factory at Eindhoven Bombload 2x250 GP LD. 40x30 lb IB. W/C Seavill Sgt Greening Sgt Patterson and crews lost. Successful raid.
	Ventura	785	Self	Sgt Potter Sgt Southam.	Air test and landed Upwood
	Ventura	705	Self	Crew	Air firing at West Bay
	Ventura	811	Self	Crew	L L Bombing ship
	Ventura	705	Self	Crew	Formation Box of six
	Ventura	705	Self	Crew	To Bodney and back.
	Ventura 2	478	Self	Crew	LL. Base Stowmarket Yinslow Hunt Attlebah

Summary for December 1942 Type Ventura I.
Unit 487 (NZ) Sqdn "II
Date 31st Dec 1942
Signature :- [signature] Baker
[signature] — F/L O.C. 'A' Flight
W/C O.C. (487) NZ Sqdn
W/CDR
No 487 (NZ) SQUADRON

hadden gehad. Bij het invliegen op het doel hadden de jonge piloten geleerd hun vliegtuigen als het ware in elkaar te schuiven. Dit maakte er een compact geheel van en gaf de luchtafweer wingcommander zag de jonge Baker van dichtbij uit elkaar worden geblazen. Machinegeweervuur raakte waarschijnlijk de bommenlast. Baker: 'We waren zo jong en onervaren. Het was mijn eerste

bombardementsvlucht. Toen we bij het passeren van de Nederlandse kustlijn vanaf de grond onder vuur werden genomen, wist ik niet eens wat dat was. Je zag wat wolkjes vlakbij het vliegtuig en je realiseerde je niet eens dat een paar meter van je vandaan de dood loerde".

433. *Joe Baker en zijn nicht F. Ford bij het monument voor de gevallenen op het Philips Strijp-complex.*

432. *Het logboek dat piloot Baker invulde na de raid op Eindhoven. De woorden spreken voor zich (in het lichte vlak).*

Een ontevreden electriciën

487 Squadron (Feltwell)

Het was vroeg in 1942 dat de kiem van een ramp voor NZ 487 Squadron en het Australische 464 Squadron werd gelegd. Ik werd van 215 Squadron Stirlings naar de Amerikaanse basis in Burtonwood (Warrington) gestuurd voor een cursus over het elektrische systeem in de Amerikaanse vliegtuigen.

Ik weet niet waarom maar op een of andere manier kreeg ik het gevoel dat er iets onheilspellend stond te gebeuren. Het verblijf onder de Amerikanen was wel een verandering van leven, met de gemakken en lux van de PX-winkel (de Amerikaanse NAAFI), maar het was goed, na de cursus, terug te gaan naar de R.A.F. en bij de Yanks weg te zijn.

Men ging ervan uit dat ik tenslotte een deskundige was op het gebied van Amerikaanse vliegtuigen en ze stuurden mij naar 487 Squadron in Feltwell.

Ik arriveerde in het dorp Feltwell, vanwaar ik naar het vliegveld werd gebracht. Misschien was het daarheen niet ver, mar ik kreeg de indruk dat ik rechtstreeks de wildernis in werd gebracht en ver van enig teken van beschaving. Hier ontmoette ik de overige electriciëns die van diverse bases afkomstig waren. We kenden elkaar geen van allen en waren in veel gevallen de vanuit onze eigenlijke bases naar elders gestuurd. Als je bij een nieuw squadron aankomt, vind je gewoonlijk een vaste groep mannen in je afdeling en het is heel gemakkelijk je daar bij aan te sluiten, maar hier moesten we een nieuwe afdeling gaan opzetten, zonder de routine die ons kon helpen.

Voor zover ik mij kan herinneren was ik de enige "expert" die een cursus had gevolgd en omdat ik korporaal was werd ik als verantwoordelijke voor "A"flight (kleine groep vliegtuigen) aangewezen, met ongeveer vijf man personeel. Het waren heel goeie jongens, maar zonder dat ze er iets aan doen konden waren ze, tegen hun wil, uit hun burgerbestaan van bakker enz. gehaald met de bedoeling dat ze na een opleiding van vier maanden electriciëns zouden zijn. Ze hadden geen enkele achtergrondkennis van elektriciteit of mechanica; ik kon hen dus alleen maar dagelijkse inspecties- en het vervangen van accu's toevertrouwen. We hadden ongeveer 7 of 8 toestellen in onze flight, waar doorlopend wel iets aan mankeerden en waarbij ik moest proberen de ernstigste defecten te repareren. Ik kon het aan

434a. Zo moeten de bemanningen, die op Strijp aanvlogen, de Philipsfabrieken gezien hebben.

434. Ventura EG-L 487 Sqn. (modelbouw).

niemand overlaten een motor of een relais te vervangen enz., dat wil zeggen als ik een motor kon krijgen, want ofschoon de Amerikanen ons deze "vliegende varkens" hadden gestuurd, schenen ze vergeten te zijn er veel reserve-onderdelen bij te doen. Bij Britse vliegtuigen konden we de zaak open maken en het defecte onderdeel eruit halen om te repareren, maar bij deze toestellen was alles aan elkaar geklonken en eerder nog dan te repareren besloot men dan te vervangen. Onze enige hoop voor reserve-onderdelen was de "Kerstboom", een verongelukt vliegtuig dat we van elk bruikbaar onderdeel beroofden.

Ik schreef een scherpe klaagbrief naar de officier die verantwoordelijk was voor de bevoorrading, daarbij niet beseffend dat het niet zijn fout was dat er geen reserve-onderdelen waren, maar mijn flight-sergeant zag het schrijven en zei dat ik het maar beter niet kon versturen.

Ondanks al deze moeilijkheden lukte het ons toch de meeste toestellen vliegklaar te houden en ik had er genoeg vertrouwen in om er mee te vliegen wanneer ik er ook maar even de tijd voor had.

Ik hoorde vaak heel wat niet te herhalen commentaar van de bemanning, die net als het grondpersoneel, van mening waren dat de Amerikanen ons een grote gunst zouden hebben bewezen als ze de vliegtuigen aan de Duitsers, in plaats van aan ons hadden gegeven.

Wat waren dat dan voor wonderlijke toestellen.

Het naamplaatje vermeldde dat het Vega Venturas waren, in licentie van Lockeed Aircraft Corporations, Burbank, California, gebouwd door Vega Airplane Company.

Ze hadden twee Pratt & Whitney stermotoren en een brede romp, maar moest je met zo'n vliegtuig naar de vijand toe? Aan de onderkant waren ze al licht-blauw geverfd en dus als lichte bommenwerpers voor overdag bedoeld. Als transportvliegtuig zouden ze misschien nuttig zijn geweest, maar een of andere gek moet andere ideeën hebben gehad.

Met zulke toestellen en personeel dat, om het op z'n zachts te zeggen, in technische vaardigheid tekort schoot, was ik niet al te gelukkig en verlangde ik naar mijn oude getrouwe Stirlings.

Als burger-vliegveld voorzag Feltwell ons van enige huiselijke gemakken, maar later verhuisden we naar het neven-vliegveld van Methwold (enkele kilometers verderop). Hier leefden we in een bos maar waren nog altijd heel gelukkig met ons kamp.

Ik kan mij herinneren dat ik mijn kastje vol pakte met hazelnoten die ik elke avond op weg naar

huis, onder een boom had opgeraapt, het moet toen dus tegen de winter hebben gelopen. Mijn geheugen is over die tijd een beetje in de war, hoewel ik weet dat ik in Methwold woonde toen de koning ons kwam bezoeken. Ik weet zeker dat onze afd. electriciteit in Januari 1942 was ondergebracht in een permanente hangar in Feltwell en dat ik daar hazelnoten in mijn kastje bewaarde. Misschien waren we toen weer vanuit Methwold verhuisd, ik weet het niet.

Gedurende mijn tijd in Feltwell deed het gerucht de ronde dat, omdat het voedsel bij de vijand thuis niet al best was, Duitse parachutisten weleens op ons vliegveld konden landen en de keuken overnemen en ons ei-poeder verkiezen boven het voedsel dat zij kregen. Op die manier kwam men op het idee om aan ieder van ons een geheim wapen uit te reiken om ons in staat te stellen de zaak te verdedigen.

Op een bepaalde morgen ging ik dit precisiewapen dat men mij had beloofd, ophalen. Neem mij het woord: precisie, niet kwalijk want ik kreeg een hand vol oud ijzer aangereikt en er werd bij verteld dat het een nieuw machinegeweer was. Wel, ze konden mij best iets hebben wijs gemaakt want het waren alleen maar enkele stukken ijzeren pijp die ruwweg aan elkaar gelast waren, met binnenin een slappe veer. Ik neem aan dat iemand ballistiek had gestudeerd en tot het besef was gekomen dat als je een patroon in het eind van een buis stopte en er met een hamer op sloeg, de kogel er aan het andere eind uitkwam. Ik bekeek het nauwkeurig op zoek naar de rubberband, nodig om het te laten werken, maar ik kon er geen vinden, Ik veronderstel dat de veer daarvoor in de plaats was gekomen. Mij werd gezegd dat het een Sten-gun was en tot overmaat van ramp kreeg ik ook twee patroonhouders met ongeveer 16 kogels. Deze waren ongeveer 3,75 cm lang, afgerond aan het eind en zagen er helemaal niet naar uit een rechte lijn te zullen volgen.

Ik was zo bezorgd over de combinatie van kogels met geweer dat ik het geweer in mijn kastje naast mijn bed bewaarden en de munitie in mijn gereedschapskist, kilometers ver weg op de opstelplek. Ik had in gedachten dat als ik hoorde dat de Duitsers bezig waren te landen, ik nog tijd zou hebben om mijn fiets te pakken en de munitie op te halen voor dat ze bij de keuken waren.

Gelukkig moest ik enkele maanden later mijn wapen inleveren en weer terugkeren naar mijn vredig leven.

Ik herinner mij niet veel van de omgeving als alleen de bezoeken nu en dan aan Brandon. de hoogtepunten in onze vrije tijd waren bustochten naar Downham Market, met de keuze tussen een café of de plaatselijke dans-avond. Wat ons even aan ons "wonderlijk" vliegtuig deed herinneren waren de Yanks die slechts enkele kilometers verderop in Lakenheath lagen.

Toen de squadrons tenslotte geheel operationeel waren, werd er besloten dat de twee squadrons 487 NZ en 464 Australian om 12 uur 's-middags de Philipsfabriek in Eindhoven moesten bombarderen. Hoe kon dit in eens? Treurig genoeg deed het dit niet en ik ben bang dat we alle vliegtuigen en bemanningen verloren. Voor zover ik weet, zelfs hinkend kwam er niet een terug. Het was zo'n totaal dwaas iets om zulke toestellen een zelfmoordactie te laten doen en later heeft men mij verteld dat er niet de minste schade aan de Duitse oorlogsinspanning was toegebracht. In het avondnieuws werd er alleen maar gezegd dat onze vliegtuigen doorgingen met het overdag bombarderen van de vijand. We waren gewend geraakt aan 't verlies van vliegtuigen en bemanningen tijdens nachtelijke luchtaanvallen op Duitsland, maar het verlies van twee squadrons was zeer treurig voor ons alleen. Het verdriet om het verlies van al die mannen is verschrikkelijk. Daar komt nog bij dat ze veel mensen twaalf maanden van hard werken hadden besteed aan de opbouw van het squadron, alles alleen maar om te worden weggegooid door een stomme order.

Ron Thomas
ex-corporal electrian
"A flight".

(Aut.: Schrijver van dit verhaal vergiste zich met de aanval op Amsterdam 3-5-1943 waarvan maar 1 Ventura terugkeerde)

Kriegsschauplatz

gruppe A

...ntliche Kampfhandlung; starker Regen dauert ...gung weiterhin erschwert.

...:
...Gebirgsfront entspannt. Die am 4. ver-...genen Orte sind bis auf Lesken ...mmen, hier noch Kampf. An der Südfront des ...s vermehrter Feinddruck. An der Ostfront ...e Feindangriffe, die abgewiesen wurden. ...Feindeinbrüche bereinigt. Ein Angriff in ...auf Ischerskaja wurde abgewiesen. Nordostw. ...den bei einem eigenen Unternehmen 900 ...e eingebracht. Ein von dieser Gegend nach ...geführter Angriff ist noch im Gange. ...Kdo.z.b.V. wurde Beisse durch eign. Angr. ...

gruppe Don

...u.6.rum.A.K. keine besonderen Meldungen. Über ...e im Raum von Kotalnikowo liegen noch keine ...vor. Ein mit Panzerunterstützung vorgeführter ...griff auf den Brückenkopf von Bahnhof Loschki ...abgewehrt.

...:
...angriff wurden die am 4.12. erzielten ...che bereinigt. Nach bisher vorliegenden ...n sind 26 Versorgungs-Jus gelandet. Auf der ...der Armee keine nennenswerten ...dlungen.

gruppe B

...Nordflügel der H.Gr. griff der Feind in Stärke von ...er Benutzung von Nebel die eign. Stellungen an. ...Einbrüche wurden bereinigt.

gruppe Mitte

...Angr. mit Pz.Unterstützung ostnordostw. von ...wurden im wesentlichen abgewehrt, 18 ...abgeschossen. Nördl. davon war ein schwäch. ...Angriff ohne Erfolg. Westl. von Rschew erfolglose ...vorstöße. Westl. des Wolgaknies ist ein feindl. ...Gange. An der Einbruchstelle nördl. Belij wurden ...vorstöße auf die Lutschessa-Front abgewehrt. ...Belij sind starke Angriffe auf die Nord- und Südseite ...bruchstelle im Gange. Lage im Hintergelände ...
...Wel.Luki konnte der Feind nachdem ein Angr. von ...abgewehrt wurde, eine Wegespinne nehmen. Die ...8.Pz.Div. nordwestl. Wel-Luki steht im harten ...gegen feindl. Kräfte, die von Südosten und Osten ...Panzerspitze angreifen. Bisher 11 Panzer ...

Heeresgruppe Nord

Operatie Oester

Südostw. von Ilmensee waren die Angr. an den bisherigen Stellen schwächer als an den Vortagen. Alle Angr. wurden abgewiesen.

OKW-Kriegsschauplätze (W.F.St.)

Afrika

Deutsch.-Ital.Pz.Armee

Fortgesetzte rege Spähtrupptätigkeit des Gegners bei Tage und in der Nacht, verstärkte Luftaufklärung und lebhaftes Störungsfeuer gegen den Nordteil der Marsa el Brega-Stellung lassen auf Fortsetzung der fdl. Angriffsvorbereitungen schließen. Die starken Kfz.- und Panzeransammlungen gegenüber dem Nordteil der Marsa el Brega-Stellung wurden erneut bestätigt.

Südosten

Serbien:
22 Erschießungen, 26 Verhaftungen.

Kroatien:
Ostbosnien:
Im Raume ostw. Tuzla vermehrte Kommunistentätigkeit. Der Angriff gegen Jajce erreichte bei starkem Feindwiderstand den Raum 4 km südl. und ostw. Angriffe gegen den linken Flügel der Div. wurden abgewiesen. Stärkere Feindgruppe südostw. Banja Luka wurde nach Süden zurückgeworfen, 23 Feindtote.

Frankreich

Westküstenfront:
W.B.Niederlande:
Gegen Mittag Bombenangriff auf Eindhoven. Militärische und zivile Verluste, bedeutender Sachschaden.

A.O.K.15:
Bei Luftangriff auf Lille schwere Schäden im Eisenbahnausbesserungswerk.
Von 304.Div. 10 Züge, von 321.Div. 9 Züge abgefahren. Antransport 338.Div. planmäßig.

A.O.K.7:
165.Div. hat Befehl im vorgesehenen K.V.A. (Westküste der Normandie) übernommen.

Mittelmeerküstenfront:
Armeegruppe Felber:
Von 10.Pz.Div. 95 Züge abgefahren.
Bei den in Chalons sur Marne liegenden Teilen der 328.Div. 22 Fälle von Fleckfiebererkrankungen.

Tunesien

Eigene Sicherungen besetzten die Linie Kef el Hamar-Brücke 4 km nordwestl. Sec Garaet Achkel sowie die Küste nordostw. Kef el Hammar. Der Feind ist vor der Sicherungslinie anscheinend nach Westen ausgewichen. Stärkerer fdl. Erkundungsvorstoß mit Panzer-Spähwagen

436. Duitse gegevens m.b.t.. 6-12'42 Prov. Zeeland.

Generalkommando LXXXIX Armeekorps

1215 Einflug eines Verbandes von 40-50 feindliche Flugzeugen - Bomber mit Jagdschutz über Insel Walcheren in südostwärtiger Richtung.

1220 **Durch III./GR 145 über Vrouwenpolder - Nordrand Insel Walcheren - Flugzeug Typ vermutlich Lokhead (!) abgeschossen.** Besatzung 2 schwer verletzt, 2 gefangen genommen. Ein Verband von 20 Flugzeugen griff die Kaserne in Turnhout mit Brand - und Sprengbomben an.

1257 **Über Rilland und Zoutelande 2 Flugzeuge abgeschossen.**

De reactie van de Luftwaffe - ingrijpen van een deel van II./JG 1.

Der 6 Dezember sollte zu einem sehr bewegten Tag werden; Gegen 1230 Uhr überfliegen zwei Verbände englischer Kampfflugzeuge in Stärke von etwa 40-50 Flugzeugen im Tiefstflug den Platz Woensdrecht. Der erste Verband gegen 1225 im Vorbeiflug am Nordwestrand des Platzes mit 20-25 Flugzeugen, der zweite Verband in derselben Stärke unmittelbar über den Platz. **Von der Flakgruppe wurde der Abschuß einer Ventura erzielt.** Das abgeschossene Flugzeug lag brennend auf dem Ostteil des Platzes.

An Jagdkräften konnte fast nichts eingesetzt werden da sich beide Staffeln zur Verstärkung JaFü 2 im Raum Belgien/Nordfrankreich befanden.

Der Einsatztag war damit noch keineswegs beendet; bereits um 1304 wurde eine Kette der 6./JG 1 auf eine allein am Platz vorbeifliegende Ventura angesetzt, **die kurz darauf von Uffz Rauhaus zur Bauchlandung gezwungen wurde.**

Unterdessen war die 5./JG 1 von Schiphol aus gestartet und konnte noch einen Teildes ausfliegenden Venturaverbandes fassen, **aus dem 4 Maschinen abgeschossen wurden.** Die Schützen waren Ofw Heesen, Uffz Kirchner, Uffz Stellfeld und Fw Ratshofen. Alle vier Abschüsse wurden im übrigen als Bostons gemeldet.

De Duitse luchtoverwinningen.

Het Duitse Lagebericht für die Woche 30.11 - 6.12.42 gaf de volgende specificatie:

1217 Abschuß 1 Feindflugzeuges unbekannten Musters bei Oostkapelle durch Flak. Schicksal der Besatzung unbekannt.

1218 Abschuß 1 Ventura bei Vrouwenpolder auf Insel Walcheren. Von Besatzung 1 Mann gefangen, 3 verletzt gefangen.

1226 Abschuß 1 Ventura bei Rilland durch Flak. Von Besatzung 1 Mann tot, 1 gefangen, 2 verletzt gefangen.

1250 Abschuß 1 Boston bei Westspitze Insel Overflakkee über See durch Jäger; Schicksal der Besatzung unbekannt.

1252 Abschuß 1 Boston bei Nordspitze Insel Nord-Beveland über See durch Jäger. Schicksal der Besatzung unbekannt.

1254 Abschuß 1 Boston bei Südwestspitze Insel Goeree über See durch Jäger. Schicksal der Besatzung unbekannt.

1255 Abschuß 1 Boston bei Westspitze Insel Walcheren über See durch Jäger. Schicksal der Besatzung unbekannt.

1307 Abschuß 1 Ventura bei Goes auf Zuid-Beveland durch Jäger. Schicksal der Besatzung unbekannt.

Gevolgen voor de bezetter...

In het K.T.B. van de Ruestung Inspektion Niederlanden vinden we op 6.12.1942:

"Grossangriff der englischen Luftwaffe auf Eindhoven. Durch mehr als 300 Sprengbomben und eine weit grössere Zahl Brandbomben entstanden Zerstörungen in den Betriebsstätten der Firma Philips, die das Ruhen der Gesamtfertigung auf unbestimmte Zeit zur Folge haben. Sachschaden und Ausfall der Fertigung sind bedeutend".

Het K.T.B. gaat dan verder met:

"...Kohlebevorratung der Energie- und Rustungsbetriebe trotz leichten Ansteigens der Fördererergebnisse im Limburger Bergbau nach wie vor unzureichend. Ursache liegt in erster Linie in der schwierige Transportlage u.a. durch 8-tagigen Ausfall der beim Luftangriff auf Eindhoven (6-12-1942) zerstörten Bahnlagen beeinträchtigt ist".

Tengevolge van het bombardement is van de 396.000 m² beschikbare fabrieksoppervlakte aan het begin van de oorlog, 80.000 m² fabrieksoppervlakte – dat is 20 % - vernield. Deze verloren ruimte is opgevuld door gebruik te gaan maken van leegstaande gebouwen in de wijde omgeving. Hiervoor werden gebruik leegstaande garages, textielfabrieken en ook tabaksfabrieken in Best, Venlo, Den Bosch en in de stad Eindhoven zelf. Maar ook in Valkenswaard, Geldrop en Helmond. Ook werden productie-eenheden overgeplaatst naar Philips-vestigingen in Hilversum, Nijmegen en Dordrecht.

Hiermede is tevens de zwakte van het bombardement aangetoond. De getroffen gebouwen bevatten afdelingen die snel weer op een andere plaats waren onder te brengen.

Bron: Hr. J. Woortman

06 december 1942

De roemruchte aanval (Operatie Oyster) op de Philipsfabrieken te Eindhoven waarbij een groot deel van de produktie voor vele maanden werd uitgeschakeld.Ook kwamen er 7 Duitse soldaten van een afweerstelling bij om het leven.

No 2 Group zette 93 bommenwerpers - 47 Venturas, 36 Bostons en 10 Mosquitoes - in. De keerzijde was dat er zware verliezen moesten worden geincasseerd.Zestien vliegtuigen gingen verloren waarvan vijf in Zeeland. Drie Spitfire Squadrons en 1 Typhoon Squadron verleende escorte tijdens de terugkeer. Ter ondersteuning werden tevens 8 P-51B Mustangs van Army Coöperation Command afleidingspatrouilles uit.

Flakkommandeur Vlissingen

1214 Flak - und Fliegeralarm! Veere meldet mehrere Boston in Richtung 2-3. Stärkere Einflüge laut Meldung Breda etwa 50 Maschinen in Richtung Domburg.

1215 Die Feindmaschinen überfliegen den Nordteil von Walcheren **und werden von der 4./810 mit 32 Schuß 3,7 cm, 40 Schuß 2 cm und 150 Schuß MG, von der 3./- und 5./202 mit 25 Schuß 9,4 cm, 380 Schuß 2 cm und 240 Schuß MG beschossen.**

1217 **Eine der Maschinen stürzt auf Beschuß in 335°, Entfernung 3 km über See ab.**

1227 Veere meldet den Abflug der Maschinen in Richtung 4.

1245 **Eine anfliegende Maschine wird bis 1248 von der 1./594 mit 10 Schuß 7,5 cm, 60 Schuß 2 cm und 300 Schuß MG beschossen.**

1248 Flakalarm! 1 Boston aus Richtung 3 näherkommend.

1249 Westbatterie faßt ein anderes Ziel in Richtung 9 außer Bereich auf.

1250 **Stürzt eine zweite Maschine 5 km nordöstlich Domburg vor Vrouwenpolder auf den Strand.** Drei Mann Besatzung dieser Maschine werden leicht verletzt gefangen genommen.

1256 Fliegeralarm! Neue starke Einflüge aus westlicher Richtung und rückkehrende Maschinen aus östlicher Richtung. **In der Zeit von 1248 - 1326 werden 7 Boston, die aus Richtung 1 bzw 3 den Gefechtsbereich im Tiefflug, Höhe 20-50 m, an - und überfliegen, von den Waffen der Flakkommandeur Vlissingen beschossen.**

1258 **Stürzt eine der Maschinen in Richtung 10 über der Scheldemündung, etwa 1500 m vom Strand, ab.**

1301 Gerät Wilma meldet 12 Spitfire im Anflug.

1304 Breda meldet 40 Maschinen unbekannter Musters bei Haamstede, die in nördlicher Richtung abfliegen und über Schouwen kurven.

1318 Fliegeralarm! Neuer Anflug aus Richtung 10, Entfernung 20 km.

1322 Es handelt sich um eigene Jäger. **Eine dritte Feindmaschine wird von der 5./202 abgeschossen. Gleichzeitig beschießt die 7./202 ein Flugzeug mit 100 Schuß 2 cm.** Treffer wurden beobachtet.

1323 Fliegeralarm! Eine Boston im Tiefflug über derSchelde, Kurs 3-9. **Maschine wird unter Feuer genommen und fliegt in westlicher Richtung ab.**

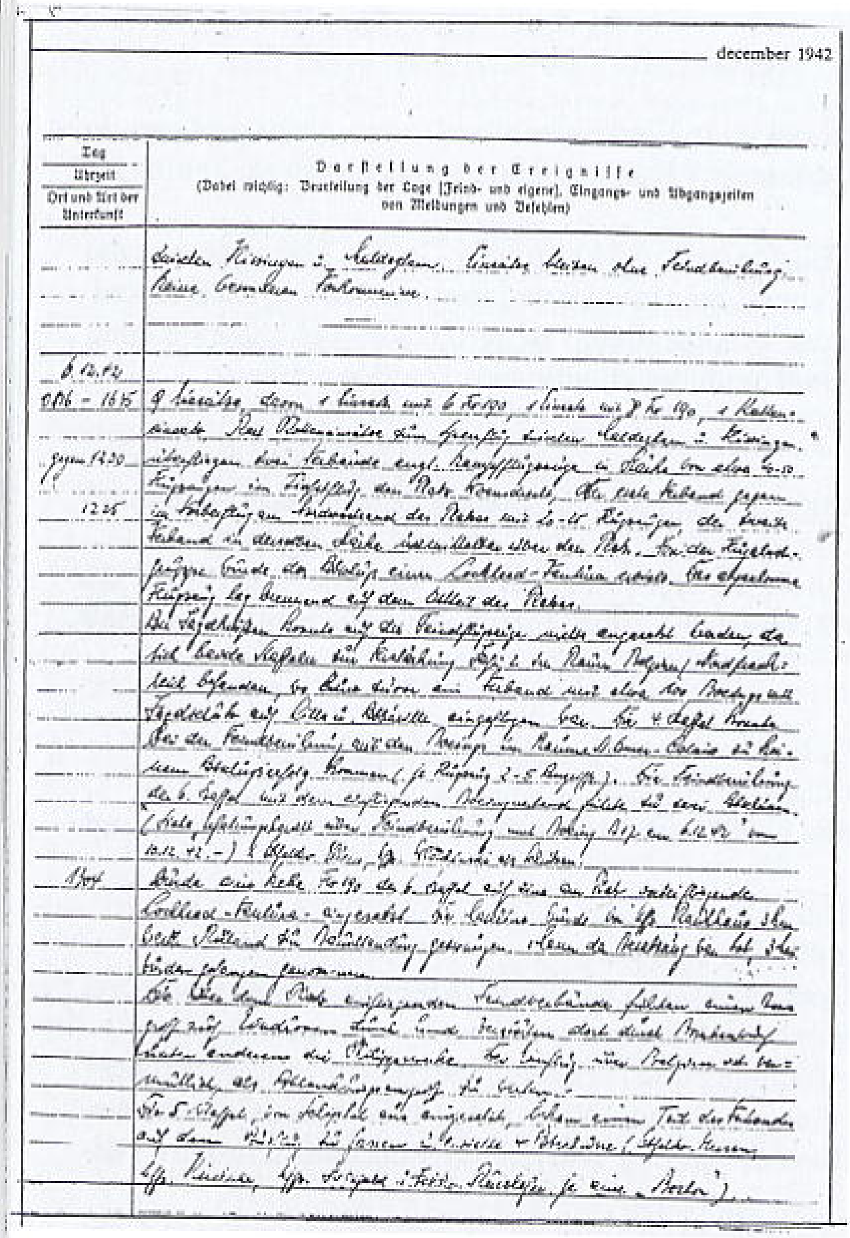
Munitionsverbrauch: MFA 810 verschoß 76 Schuß 10,5 cm, 149 Schuß 3,7 cm, 437 Schuß 2 cm und 176 Schuß MG. MAA 202 verbrauchte 407 Schuß 2 cm und 100 Schuß MG und die leichte Flakabteilung 847 212 Schuß 2 cm. 1./594 kam an 32 Schuß 7,5 cm, 120 Schuß 2 cm und 300 Schuß MG.

Führer der Motorbootsverbände

Beim Anflug eines größeren Verbandes englischer Flieger wurde das in Veere liegende Boot HR08 beschossen und 2 Mann der Besatzung verwundet. **Ein Erfolg des Abwehrfeuers konnte nicht festgestellt werden.** Zwei englischer Bomber und 6 Spitfire griffen vor Anna-Jacobapolder die Fähre und einen holländischen Schleppzug sowie anschließend den Hafen von Zijpe mit Bordwaffen überraschend an.

Das Abwehrfeuer eines 1,5 cm Fla MG der Gruppe B der Maasflottille im Hafen von Zijpe lag gut.

437. *Duitse gegevens m.b.t. 6-12-1942 Provincie Zeeland.*



december 1942

Tag / Uhrzeit / Ort und Art der Unterkunft	Darstellung der Ereignisse (Dabei wichtig: Beurteilung der Lage [Feind- und eigene], Eingangs- und Abgangszeiten von Meldungen und Befehlen)
6.12.42 / 0816 – 1635	[illegible]
gegen 1230 / 1225	[illegible]
1304	[illegible]

438. *Uit het oorlogsdagboek van II/J.G.1, Luftwaffe.*

Vertaling oorlogsdagboek

december 1942

OORLOGSDAGBOEK II/JG1 OVER 6 DECEMBER 1942.

6.12.42.

0816 - 1635.

9 vluchten, waarvan 1 met 6 FW-190's, 1 met 8 FW-190's, 1 met een Kette en de rest met een Rotte, voor kustbewakingsvluchten tussen Maldeghem en Vlissingen.

Tegen 1230

vliegen twee formaties Britse bommenwerpers, van 40 - 50 vliegtuigen laag over het vliegveld Woensdrecht. De eerste formatie van 20 - 25 vliegtuigen vliegt tegen 1225 aan de noordwestrand van het vliegveld, de tweede formatie, van dezelfde sterkte, dwars over het veld. Door de flak van de vliegveldbewaking wordt een Lockheed Ventura neergeschoten. Het neergestorte vliegtuig lag brandend op het oostelijk deel van het veld.

Eigen jagers konden niet op de vijandelijke vliegtuigen worden ingezet, daar deze zich in het gebied van België en Noord-Frankrijk bevonden ter versterking van JAFU 2, daar er kort tevoren een formatie van ongeveer 100 Boeings met jagers in de richting van Lille en Abbeville was gevlogen. De 4de Staffel kon bij contact met de Boeings in het gebied van St.Omer/Calais geen van de vliegtuigen neerschieten (elk van de jagers voerde 2 - 5 aanvallen uit) maar de 6de Staffel kon bij contact met de vijand twee neerschieten. (Zie de "gevechtsmeldingen" over contact met de vijand en de Boeing B-17's op 6.12.42 van 10.12.42.)

Om 1304

werd een Kette FW-190's van de 6de Staffel ingezet op een aan het veld voorbijvliegende Lockheed Ventura. Die machine werd door Uffz Rauhaus 3 km ten westen van Rilland tot een buiklanding gedwongen. 1 man van de bemanning was dood. 3 konden gevangen worden genomen.

De vijandelijke formaties die over het veld vlogen voerden een bomaanval uit op Eindhoven en vernielden daar onder anderen de Philipsfabrieken. Het binnenvliegen in België is waarschijnlijk een afleidingsmanoeuvre geweest.

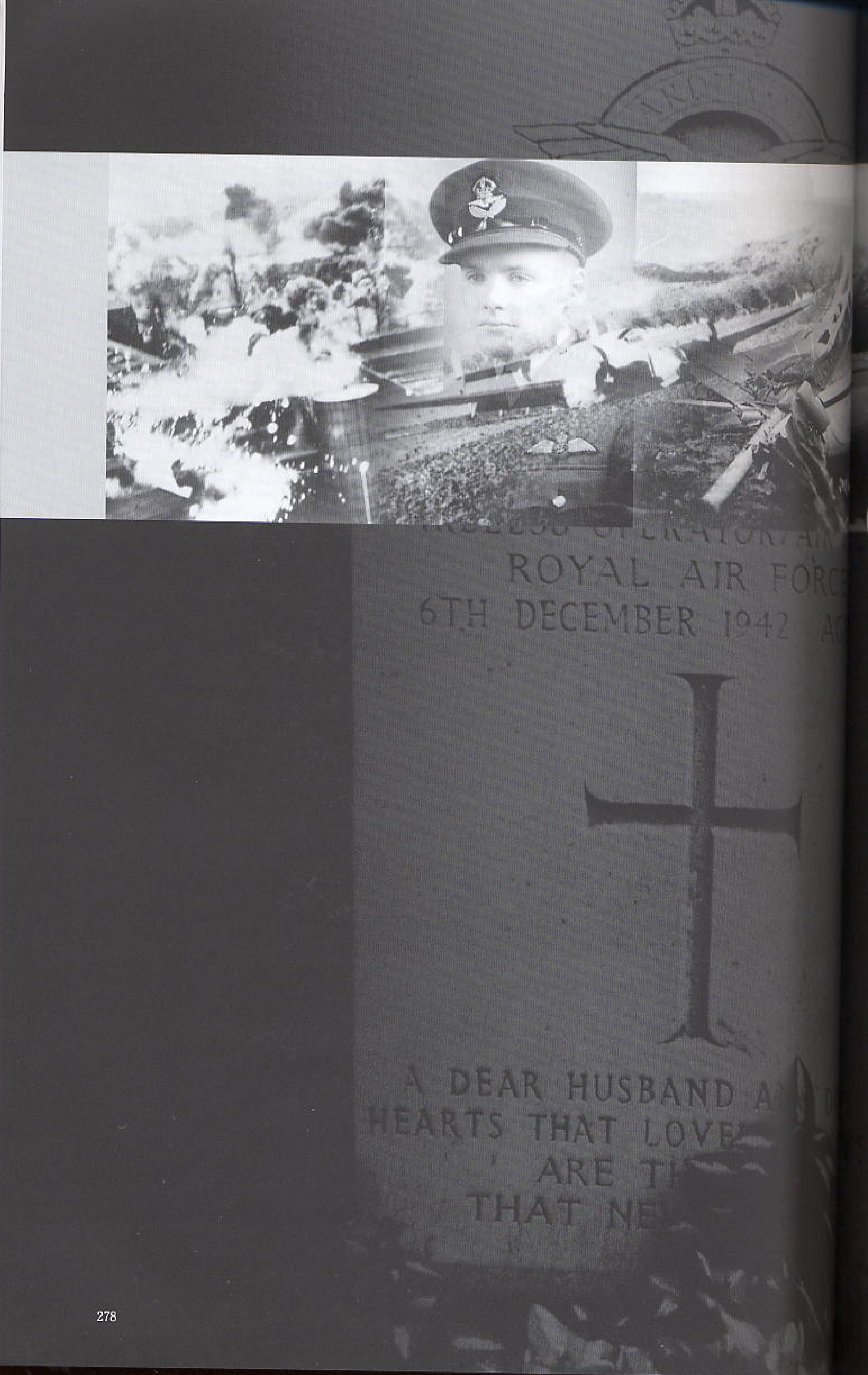
De 5de Staffel die vanaf Schiphol werd ingezet kon een deel van de formaties op de thuisvlucht onderscheppen en er vier neerschieten. (OFw Heesen, Uffz. Kirchner, Uffz. Stellgeld en Fw. Reitshofen elk een "Boston")

Noot. Een Kette bestond uit drie vliegtuigen, een Rotte uit twee.

438a. *De vertaling van het document hiernaast.*

DATUM	EENHEID	NAAM VLIEGER	TYPE VLIEGTUIG	SCORES	CRASH TIJD	CRASHPLAATS
20.11.42	5./JG 1	Uffz.Schmid	Beaufort	(1.)	16.08	75 km westlich Zandvoort
25.11.42	5./JG 1	Ofw.Heesen	Lancaster	(26.)	16.34	60 km nordwestlich Bergen
28.11.42	4./JG 1	Uffz.Fuchs	Spitfire	(1.)	12.10	4 km südlich Camberland
	4./JG 1	Fw.Winkler	Spitfire	(11.)	12.20	5 km nordwestlich [illegible]
29.11.42	4./JG 1	Uffz.Niedereichholz	Spitfire	(10.)	11.43	10 km nordwestlich Walch[illegible]
01.12.42	4./JG 1	Fw.Haninger	Spitfire	(2.)		05 Ost S/13/8/6, 30 km [illegible]
06.12.42	6./JG 1	Ofw.Ehlers	B-17	(17.)		
	6./JG 1	Uffz.Wloschinski	B-17	(1.)		
	6./JG 1	Uffz.Rauhaus	Boston	(1.)	13.08	3 km westlich Rilland *
	5./JG 1	Ofw.Heesen	Boston	(27.)	12.50	Westspitze Overflakkee
	5./JG 1	Uffz.Kirchner	Boston	(4.)	12.52	Noord-Beverland
	5./JG 1	Uffz.Stellfeld	Boston	(2.)	12.54	Südwestspitze Goeree
	5./JG 1	Fw.Ratshofer	Ventura	(1.)	12.55	Westspitze Walcheren
08.12.42	5./JG 1	Ofw.Heesen	Spitfire	(28.)		östlich Clacton
13.12.42	6./JG 1	Olt.Leonhardt	Spitfire	(2.)	16.34	30 km westlich Schouwen
18.12.42	5./JG 1	Ofw.Heesen	Wellington	(29.)	16.04	10 km nördlich Great Y[illegible]

439. *De Duitse claims 6-12-1942.*
*(*moet zijn Ventura 12.29)*


ROYAL AIR
6TH DECEMBER 1942
A DEAR HUSBAND
HEARTS THAT
ARE
THAT

Hoofdstuk 4

Gevolgen van de aanva

Crashes, locaties en verliezen crews	280
De heenvlucht met slachtoffers R.A.F.	281
De crashes in Eindhoven met slachtoffers R.A.F.	303
De terugvlucht met slachtoffers R.A.F.	342
De Duitse slachtoffers	350
R.A.F. foto's van de aanval	370
Hulpdiensten	
Luchtbescherming, Brandweer Eindhoven en Philips	388
Schade aan de panden	399
Slachtoffers onder de bevolking	406
Slachtoffers Philips personeel	412
Slachtoffers binnenziekenhuis	416
Begrafenissen en doodsberichten	420

De verliezen aan de bemanningen en vliegtuigen R.A.F.

Type Vliegtuig	Squadron	Sqn.nr.	Serie nr.	Naam piloot	Crashtijd	Crashlocatie
Ventura in zee	487	EG-F	AE 701	F/S A.G. Paterson	12.17	Oostkapelle
Ventura	464	SB-N	AJ 213	Sgt. S.C. Moss	12.18	Vrouwen-polder
Ventura	487	EG-C	AJ 196	W/C F.C.F. Seavill	12.25	Woensdrecht
Ventura	21	YH-N	AE 707	P/O H.T. Bichard	12.29	Rilland-Bath
Ventura	464	SB-E	AE 945	F/S B.M.B. Harvey	12.39	Niewe Dijk (Eindhoven)
Ventura	487	EG-W	AE 902	F/S J.L.J. Greening	12.39	Philips Strijp (Eindhoven)
Ventura	21	YH-T	AE 940	F/L K.S.K. Smith	12.39	Schoolstraat (Eindhoven)
Ventura	464	SB-Q	AE 702	F/O M.G.M. Moor	12.39	Philips Strijp (Eindhoven)
Boston	107	OM-U	AL 737	Sgt. C.A. Maw	12.50	In de zee voor Holland
Boston	107	OM-M	Z2252	W/O A.J. Reid	12.52	Kust Holland
Boston	226	MQ-S	Z2266	F/O N.J.A.N Paton	12.55	Voor kust Renesse
Boston	107	OM-A	AH 740	W/C/ P.H.P. Dutton	12.59	Katwijk aan Zee, in zee
Ventura	21	YH-P	AE 697	Sgt. A.V. Ricketts	--	Bawdsey in zee
Mosquito	139	XD-A	DZ 371	F/O E. O'Grady	13.15	Den Helder in zee

Crashes, locaties en verliez

Beschadigde toestellen die de bases in G.B. haalden

Type Vliegtuig	Squadron	Sqn.nr.	Serie nr.	Naam piloot	Crashtijd	Crashlocatie
Boston	107	OM-J	W 8302	Sgt. W.E. Burns	13.35	Basis Ipswich
Boston	88	RH-N	Z2211	Sgt. C.D. Chasttyler	13.35	Thuisbasis Oulton
Ventura	487	EG-A	AF 468	F/O P. Gordon Park	13.45	In moeras bij Long Stratton
Boston	107	OM-D	AL 754	F/S G.E.T. Nichols	13.50	Thuisbasis Great Massingham
Boston	88	RH-G	Z2236	W/C/ J.E. Pelly-Fry	13.50	Thuisbasis Oulton

442 De crashes in kaart gebracht. Bron: L. Zwaaf.

Mr. en Mrs. A.G. Paterson

Alexander Paterson, al zijn vrienden kenden hem als "Sandy", kwam in 1913 naar het Windthorst-district. Elizabeth Forbes, geboren in Aberdeen, Schotland, kwam later in 1917 naar het Toronto-gebied. In januari 1918 trouwden zij en Sandy in Toronto. Nadat ze getrouwd waren verhuisden Sandy en zijn bruid naar het Windthorst-district waar ze hun hele leven bleven wonen. Ze kregen een zoon, Allister, die in het Windthorst-district opgroeide en naar de Windthorst School ging. Tijdens de Tweede Wereld-oorlog nam hij dienst bij de Royal Canadian Air Force en werd op 6 december 1942 vermist.

Crashlocatie: bij Oostkapelle in zee

Vliegtuig:	Ventura
Registratie:	AE701 EG-F
Squadron:	487
Basis:	Feltwell
Opgestegen:	11.23 uur
Gecrasht:	12.17 uur
Oorzaak:	Luchtafweer

Bemanning:

F/S (Pilot) A.G. Paterson, RCAF, R/102339, †
Sgt. (Nav.) E.J.F. Vick, RAF(VR), 1331780, †
Sgt. (wo/ag) S.J. Isaac, RAF(VR), 1378292, †
Sgt. (ag) P.J. Stokes, RAF(VR), 1397886, †

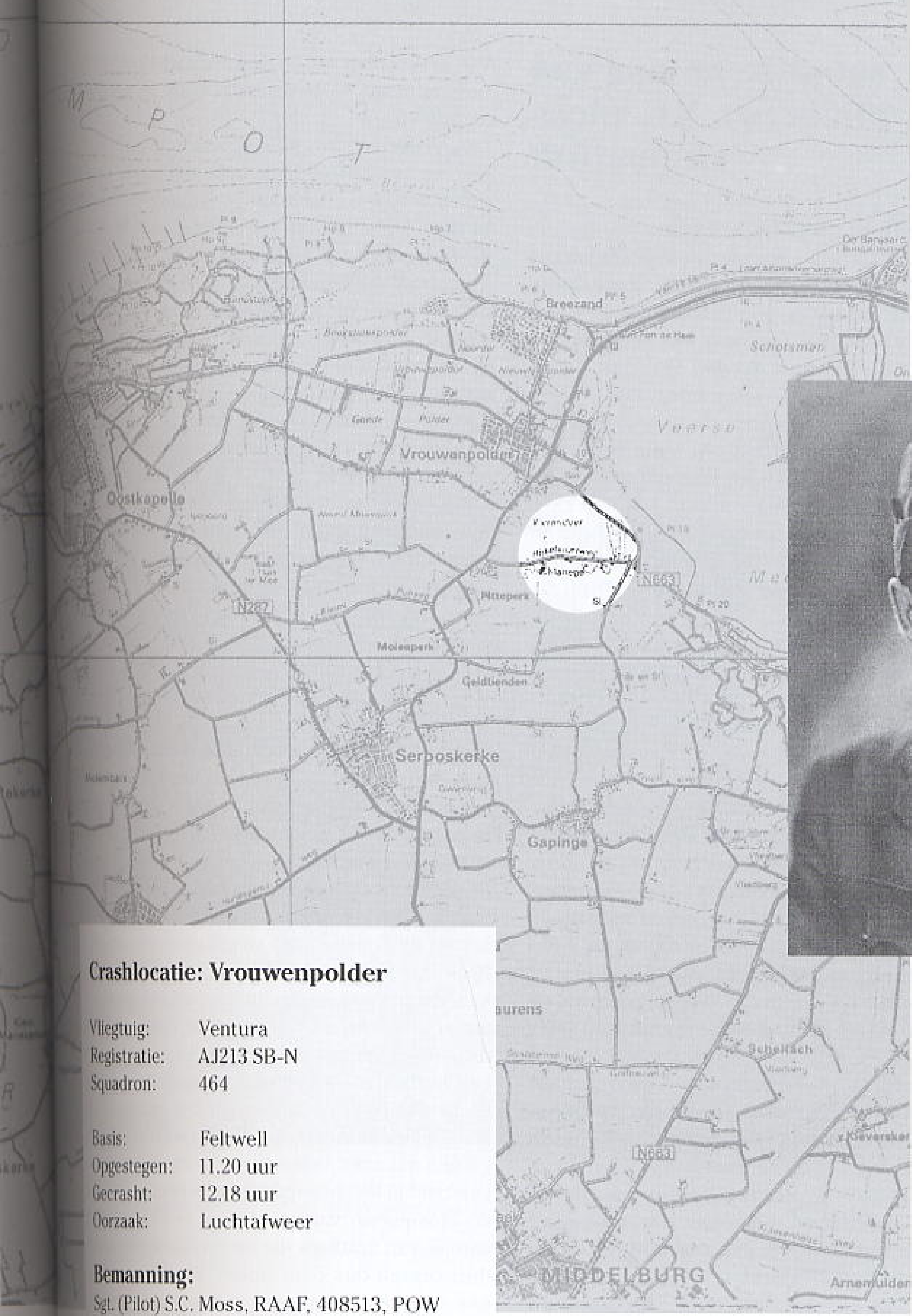
Gegevens bemanning:

Paterson, Alexander Gordon, age 23, son of Alexander Gordon Paterson and Elixabeth Paterson Paterson, Windthorst, Saskatchewan, Canada; panel 106
Vick, Edward John Florida, age 21, son of William and Lilliand Vick, Newport, Monmouthshire; panel 95
Isaac, Sidney James, age 21, son of Sydney George and Lousia Maud Issac, Kingsbury, Middlesex; panel 86
Stokes, Patrick James, age 23; son of Alfred William and Charlotte Stokes, Mayfield, Sussex; panel 94

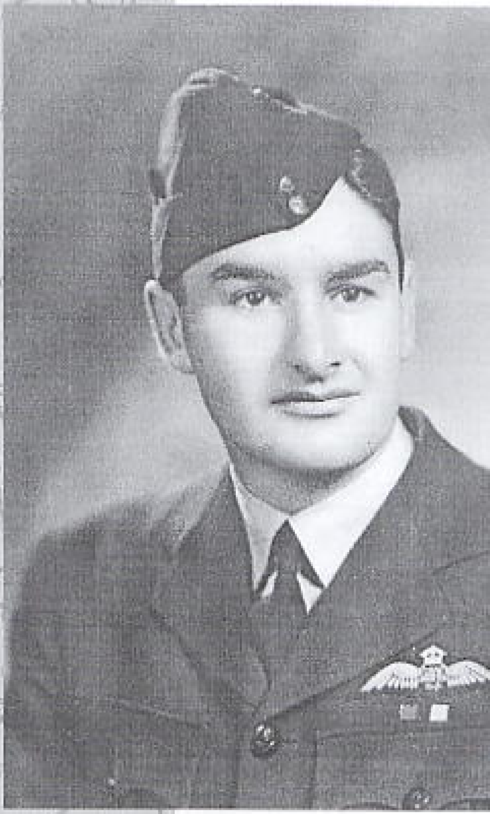
Hun namen zijn vermeld op het Runnymede Memorial

Bron: War Graves Commission

Mr. en Mrs. Paterson hadden een boerenbedrijf, ruim drie kilometer westelijk van Windthorst, tot aan de herfst van 1958, toen ze naar Windthorst zelf verhuisden en in het huis bekend als het "Chick" Glover huis, gingen wonen. (De huidige eigenaars zijn Jerome en Helen Hengen). Sandy was een zeer bekwame boer en een goede buurman, die altijd geïnteresseerd was in de buren en altijd klaar stond hen te helpen.
Mrs Paterson, bekend als "Pat", was zeer actief in de United Church, bij de Ladies Auxiliairy (helpsters-groep) van het Canadian Legion. Verder was ze Charter Member (origineel lid) van de Windthorst Chapter of the O.E.S. Een van Mrs. Paterson's talenten was het maken van taartversieringen en op menige bruiloft's en gedenkdagtafel stond een van deze prachtig versierde taarten. De moeder van Mrs. Paterson, Mrs. Forbes die na haar tweede huwelijk Mrs. Caldwell heette, stond in Windthorst en omgeving heel bekend om haar verpleegkundige kwaliteiten.
Mrs. Caldwell woonde gedurende de laatste jaren van haar leven bij Mr. en Mrs. Paterson.
Sandy en Pat zijn nu beiden overleden.



444. *In de cirkel de crashlocatie in Vrouwenpolder (Zld.)*



443. Sgt. S.C. Stan Moss, 464 Squadron, Piloot Ventura AJ 213 SB-N

Crashlocatie: Vrouwenpolder

Vliegtuig:	Ventura
Registratie:	AJ213 SB-N
Squadron:	464
Basis:	Feltwell
Opgestegen:	11.20 uur
Gecrasht:	12.18 uur
Oorzaak:	Luchtafweer

Bemanning:

Sgt. (Pilot) S.C. Moss, RAAF, 408513, POW
Sgt. (Nav.) R.A. Wagner, RAF, 1293901, POW
Sgt. (wo/ag) J.A. Wallis, RAF, 1377049, POW
Sgt. (ag) F.C. Lindsay, RAAF, 411921, POW

Gegevens bemanning:

Zie persoonlijk verslag van Sgt. (Pilot) S.C. Moss

Persoonlijk verslag van piloot Sgt. S.C. Moss, 464 Squadron.

Hoe ze mij te pakken kregen.

RAF Station Feltwell, Norfolk, was de thuisbasis van 464 Squadron en een deel van Groep 2 van Bomber Command die met middelgrote dag-bommenwerpers vlogen. Tezamen met mijn bemanning kwam ik daar op 6 oktober 1942 aan. Zowel mijn waarnemer als mijn radio-telegrafist / boordschutter waren Londenaren en door ongewone omstandigheden waren wij een team geworden. Bij onze Operationele Oefen Eenheid te Bicester in Oxfordshire had ik een ongeluk met een kans tot overleven van een op een miljoen en was de enige overlevende van een frontale botsing met een andere Blenheim in dichte mist boven de Noordzee.

Ik kwam per parachute in zee terecht en dreef daar, voordat ik door een passerend schip werd meegenomen, 50 uur lang rond in een eenmans rubberbootje. Het kostte me bijna een week om terug te komen naar Bicester waar in het begin mijn klasgenoten mij begroetten alsof ze een geest zagen. In een zitting van de onderzoekscommissie die onvermijdelijk volgde, werd mijn optreden bevestigd en werd ik door de commanderend officier aangespoord om zo spoedig mogelijk weer te gaan vliegen. Hierna werd me de keuze geboden een staf-functie in de Opleidings Afdeling te aanvaarden, om de gedachten aan die traumatische dagen wat van me af te kunnen zetten. Ik heb me nu en dan wel afgevraagd hoe alles er zou hebben uitgezien als ik de functie had aangenomen. Ik werd uiteindelijk voorgesteld aan een andere bemanning waarvan de piloot voor verdere opleiding was bestemd. Het vierde bemanningslid, een echte boordschutter uit Zuid-Australie afkomstig, voegde zich in Feltwell bij ons. Om te beginnen moesten we ons vertrouwd maken met het vliegtuig, de Vega Ventura, die in Amerika werd gefabriceerd.

De firma was een dochtermaatschappij van de Lockheed fabrieken die de vernieuwde Hudson produceerden; de Ventura was gelijk aan dit toestel, alleen groter. Feitelijk was het een militaire versie van de Lockheed Lodestar, een transportvliegtuig voor de korte lijn. Dit verklaarde de voor een oorlogsvliegtuig ongewenste omvang, het betrekkelijk traag reageren op de besturing en de tamelijk chique inrichting - de automatische piloot was een droom. De beste kenmerken van de Ventura waren de krachtige Pratt en Whitney motoren en het uitzonderlijk sterke geheel metalen frame.

Laagvliegen in formatie was aan de orde van de dag en we besteedden heel wat uren aan het oefenen ervan. Twee andere squadron Venturas, in dezelfde staat van paraatheid, waren dichtbij gestationeerd op Methwold - 487 New Zealand Squadron en Squadron 21. De drie squadrons oefenden al gauw gezamenlijk voor een grote aanval. Ik voelde me een beetje nijdig omdat ik niet was uitgekozen om mee te doen met de eerste hèrhalings-oefening, maar troostte met de gedachte dat het kwam doordat ik net was gearriveerd en, 20 jaar oud, de op een na jongste van het Squadron was.

Toen kwam er bericht over een standplaats in het Midden-Oosten. Het werd allemaal goedgekeurd mits ik de naam van mijn telegrafist/boordschutter nog zou opgeven. Overplaatsing naar het front in het Midden-Oosten waar de Australiërs al langere tijd in actie waren, had steeds mijn voorkeur gehad, maar mijn Engelse telegrafist/boordschutter was onvermurwbaar in zijn weigering om mee te gaan, begrijpelijk want hij was getrouwd. Aldus ging de overplaatsing niet door en acht dagen later werd ik ingedeeld als de nummer twee van de sectie-commandant in wat de derde en laatste oefening voor de grote aanval zou worden.

In een dicht op elkaar gepakte formatie Venturas vlogen we, vlak boven het water, naar het oosten, buiten de Engelse kust en draaiden dan naar het Noorden. Maar het effect van dicht achter elkaar aan vliegen was dat we in de luchtstroom van de ander zaten en dit veroorzaakte dat je vliegtuig draaide en slingerde met het vreselijke gevaar van het water- of een ander toestel te raken. Bij de besturing transpireerde je als een grondwerker. Bij Flamborough Head, waar we landinwaarts gingen naar het veronderstelde doel, raakten we verstrikt in een beangstigende bende met Bostons en Mosquitos, verergerd door een nagebootste aanval van Spitfires die met verbazingwekkende durf tussen ons door doken. We verwonderden ons erover dat er geen botsingen ontstonden, ofschoon er zelfs meer dan honderd vliegtuigen bij betrokken waren. Bij de verspreiding van onze formatie slaagde ik erin tot we onze basis bereikten, bij mijn nummer een te blijven, maar zag er vanaf hem onder hoogspanningskabels door te volgen!

De volgende dag werd er openhartig nagepraat waardoor veel van de bezorgdheid van iedereen over het gevaar van de luchtstroom afnam. Ver-

volgens was er de aankondiging: doel - de Philips Radio Fabriek in Eindhoven, Nederland, 112 kilometer van de kust. De uitgebreide fabriek leverde van wezenlijk belang zijnde radaruitrusting aan het Duitse leger. Bostons moesten als eerste aanvallen vanaf gemiddelde hoogte, gevolgd door Venturas met een mengeling van brandbommen en tijdbommen en tenslotte zouden de Mosquitos gaan aanvallen om de brandweer weg te houden. Om de vijandelijke verdediging te overbluffen zouden er door onze jachtvliegtuigen drie afleidingsaanvallen worden gedaan en we zouden van bovenaf door hen worden beschermd. Het liet zich aanhoren als een compleet waterdicht plan.
Het was bitter koud toen het licht werd op de vroege morgen en rijp alles bedekte. De bemanningen zaten al ruim voor uur 0 klaar in de vliegtuigen en toen kwam daar de mededeling: "operatie geannuleerd" omdat de mist te dik was voor de jachtvliegtuigen om op te stijgen. We hadden allemaal moeilijkheden met onze spanning te laten uitdoven die dag alsook de volgende en de volgende dag, want het duurde enige tijd voordat een periode van slecht weer boven de Lage Landen voorbij was. Uiteindelijk kwam "der Tag" zondag 6 december 1942.
Het was helder en kalm weer. Ik was vroeg in de hangar om het staartwiel van mijn "N" van noot (Ventura II, AJ213 SB-N) na te kijken. De vorige dag was het ingezakt toen het toestel de hangar werd binnengesleept. Door hard te werken tot laat op de avond was nu alles klaar. Om ongeveerd 11.15 u. werd het sein gegeven de motoren te starten en de dicht bij elkaar staande machines begonnen naar de wind-afwaartse kant van

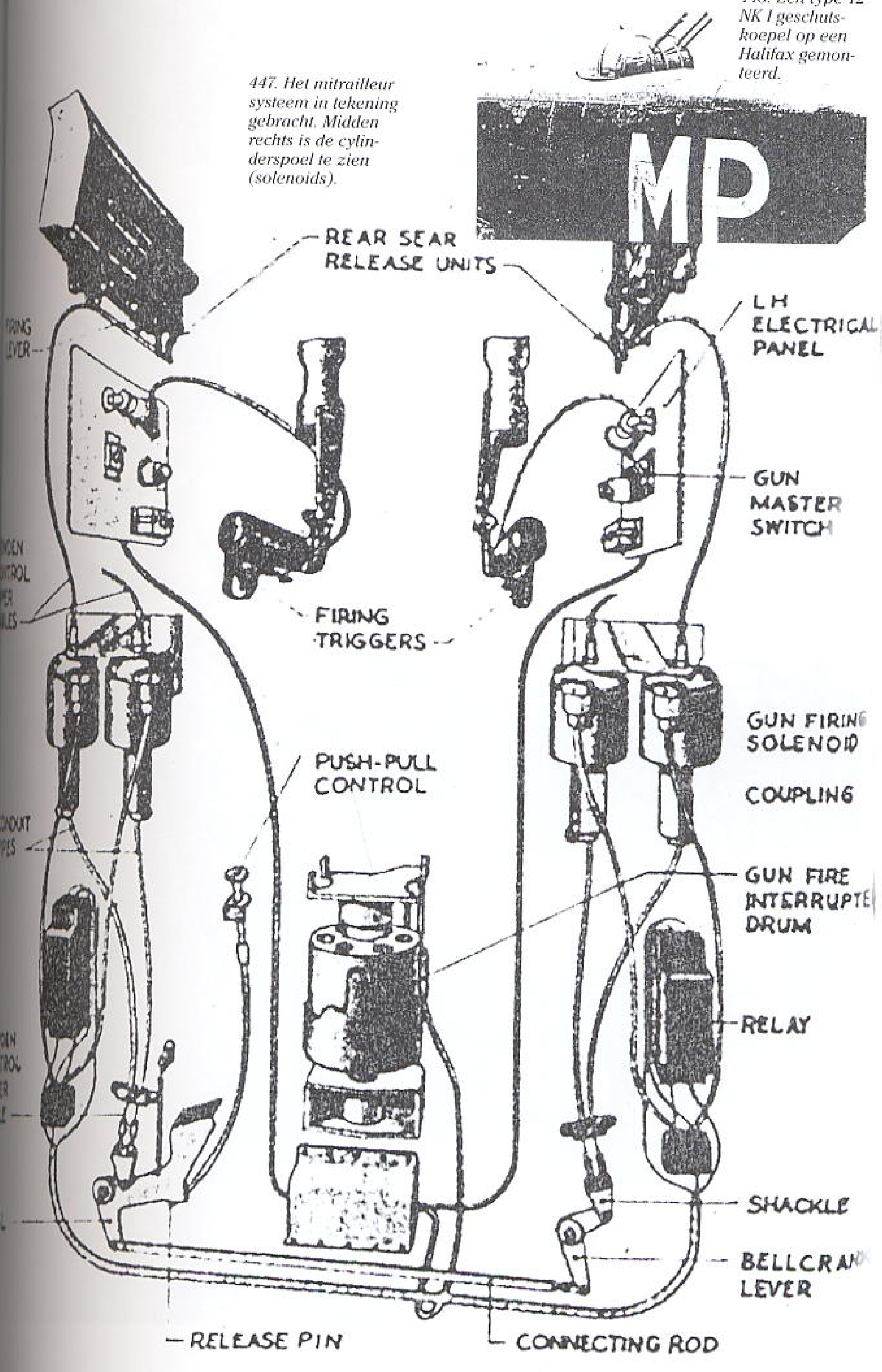
445. Ventura II, AJ 213 SB-N, 464 Sqn. Piloot; Sgt. S.C. Moss.

446. Nogmaals de Ventura van Sgt. S.C. Moss in Vrouwenpolder. De letters N en S zijn op de romp te zien. Bergingsploeg met Duitser poseert gewillig voor de camera.

het grasveld te taxiën. Het opstijgen met twee tegelijk en in snelle opeenvolging, bracht de formatie in korte tijd in de lucht, maar men besefte al heel vlug hoe zwaar de machine stuurde met volle tanks en 2500 lbs (1125 kg) aan bommen. De meeste ervan waren brandbommen maar er waren ook vier 250 lbs (112,5 kg) tijdbommen aan boord. Deze keer was ik in de voorste vic (V-formatie) aan de uiterste linkerkant met geen enkel luchtstroom gevaar, nummer twee van de sectie-commandant. Na het opstijgen duurde het een tijd om onze plaats in te nemen bij de voor ons vliegende toestellen, ofschoon de formatie met heel lage snelheid langzaam naar links draaide. De reden ervan was duidelijk, maar betekende dat, alleen maar om op je plaats te blijven, men moest vliegen met een snelheid waarbij het toestel bijna zou gaan afglijden. We zaten met opzet beneden 170 meter hoogte om aan de Duitse radarpeiling te ontsnappen. Rond deze tijd was mijn aanvankelijke zenuwachtigheid voor het grootste deel verdwenen doordat ik mijn volle aandacht nodig had voor andere direct noodzakelijke dingen. We passeerden de kust in zuid-oostelijke richting en in zoverre ik kon zien zag de formatie er goed uit ofschoon ik me herinner dat een vent 15 tot 30 meter boven de anderen vloog. "Ik hoop dat hij ons daarmee niet verraadt" dacht ik, terwijl ik even vergat dat ik helemaal geen last had van door propellors veroorzaakte luchtonstuimigheid. Het was op dat moment dat ik de rug-boordschutter verzocht de mitrailleurs te testen, maar er kwam niet direct antwoord. Na verscheidene minuten legde hij tamelijk slapjes uit dat de cellenoids* niet in orde schenen te zijn, waardoor de wapens niet werkten. Niet weinig verstoord vroeg ik de meer ervaren wo/ag (telegrafist/boordschutter) om het na te kijken. Hij bevestigde de diagnose. "Richt ze gewoon" herinner ik me dat ik tamelijk wanhopig zei "richt ze gewoon op elk jachtvliegtuig dat je op ons af ziet komen.
Plotseling klonk er een gedempte explosie achter mijn stoel. "Sorry, Skip" zei de wo/ag (Sgt. J.A.Wallis) "ik drukte per ongeluk de knop in van de IFF" (Identification-Friend or Foe - een zender in een geallieerd vliegtuig die op de Britse radar aangaf een eigen toestel te zijn). Hij moet al iets hebben geweten want kort daarna verscheen er een zwarte rookwolk direct voor ons in de lucht, ongeveer 170 meter boven de zeer vlakke kustlijn enkele kilometers verder op. We waren klaarblijkelijk ontdekt en waar we binnenvlogen was niet een onverdedigde kust ergens aan de Scheldemonding zoals in het plan voorzien, maar we gingen rechtstreeks over de kustlijn. Toen we bijna de kustlijn gingen passeren begon de Squadron-commandant zachtjes heen en weer te zwenken en ik stond op het punt hem daarin te volgen toen, als een bliksemflits, het rechter cabineraampje, onder het geraas van de motoren, bijna geruisloos eruit vloog. Ik werd geraakt door luchtdoelgranaat-scherven en in reactie daarop dook ik onmiddellijk en onwillekeurig in mijn stoel. Ik had direct pijn en door mijn plotselinge beweging was het vliegtuig verscheidene tientallen meters gestegen. Een gedachte beheerste mijn denken, met name dat ik de machine aan de grond moest zetten voordat ik bewusteloos raakte. In een waas zag ik links een klein beploegd veld in een door bomen omzoomd gebied en terwijl ik gas terugnam en de propeller-vaanstand bijstelde, klapte ik de wielen uit en deed de vleugelkleppen omlaag. Toen ik over de boomtoppen omlaag zeilde op weg naar de rand van het veld, zei iets in mijn binnenste de wielen weer in te trekken. Het vliegtuig kwam zacht neer en schoof haaks over de voren van het veld en kwam vlak voor een rij bomen tot stilstand. De waarnemer (Sgt. R.A. Wagner) die zonder veiligheidsriem om op de stoel naast me zat werd direct bij het op de grond komen naar voren in de bommenruimte gesmeten, maar werd gelukkig niet gewond door de val.
Met onvermoede reserves aan energie en vastberadenheid worstelde ik mezelf uit het toestel en zakte ongeveer tien meter verder op de grond in elkaar. Van ons waren er drie gewond door granaten die in het vliegtuig ontploften, iets boven en achter mijn rechter schouder. De waarnemer kreeg een granaatsplinter in zijn linker schouder, ternauwernood naast zijn wervels en aorta, terwijl de wo/ag perspex splinters in zijn gezicht, bovenborst, z'n zij, rug, ribben en arm had gekregen en ik was ook goed geraakt door ongeveer een dozijn kleine stukjes. Terwijl ik hevig bloedde gaf een attent bemanningslid mij een morfine injectie en een welkome kalmte kwam over me. Ik herinner mij dat ik naar de voorbij drijvende cumulus wolken keek die zo groot en zo dichtbij leken en bij mezelf dat "dit is dus hoe men dood gaat".
Andere bemanningsleden waren in een shock-toestand en paniek. Pogingen om het vliegtuig in brand te steken mislukte en er was geen echte kans om te ontsnappen. Vluchtig over het veld terugkijkend bemerkte ik dat de bommen uit de rekken waren losgeraakt en zomaar verlaten op het veld lagen, de een na de ander langs het pad van onze noodlanding. De ingetrokken wielen hadden klaarblijkelijk een kussen-effect gegeven. Onderwijl we daar zo lagen hoorde ik een forma-

gun firing system of the Type 12 Mk 1 (front
...ed).

448. Een type 12 NK I geschutskoepel op een Halifax gemonteerd.

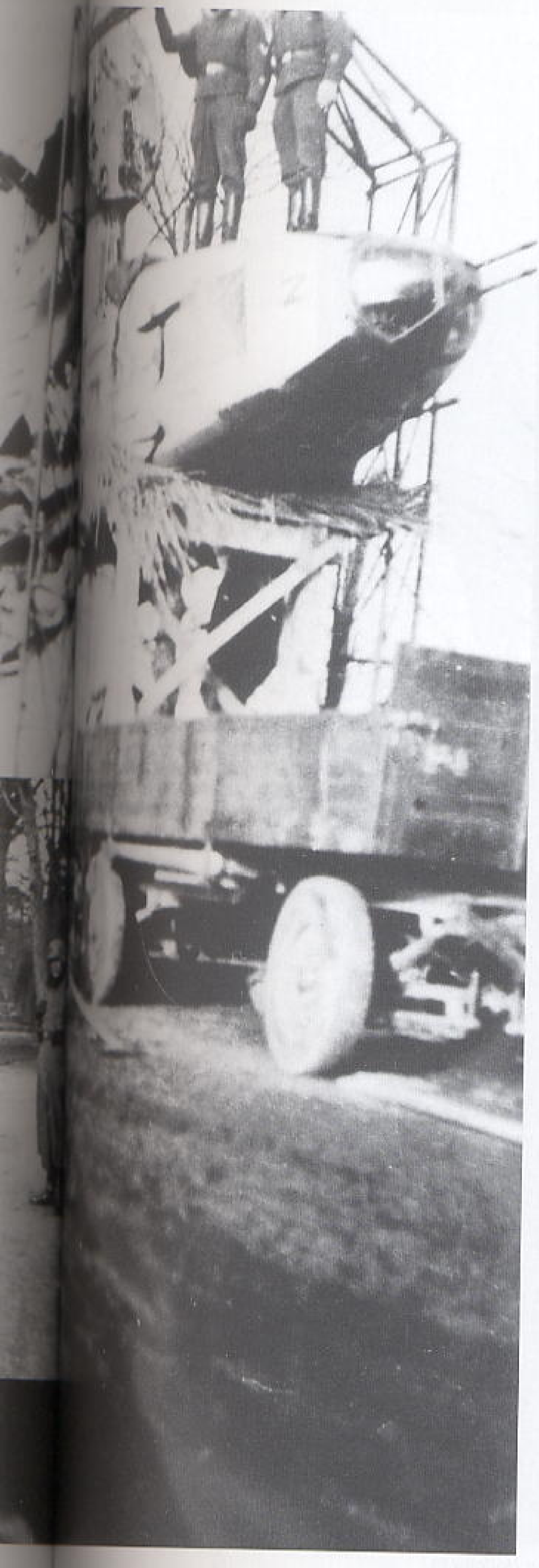


447. Het mitrailleur systeem in tekening gebracht. Midden rechts is de cylinderspoel te zien (solenoids).

tie van laagvliegende toestellen met bulderende motoren terugvliegen in de richting van Engeland. Niet zo heel veel later kwamen enkele Duitsers met staalhelmen op vanaf een ernaast gelegen veld aanrennen. Toen ze bij ons kwamen lichtten ze een houten boerenhek uit zijn hengsels en tilden mij daarop. Ze droegen me een heel eind maar ik kan me niet herinneren dat er iets gezegd werd. Nog steeds rustig en enigszins afwezig door de morfine werd ik naar een kleine houten hut gebracht - een of andere commandopost, en neergelegd op zacht materiaal, dekens misschien. De andere gewonde bemanningsleden zaten en een officier achter een bureau belde om een ambulance. Ik kan me herinneren dat toen de morfine was uitgewerkt ik me verschrikkelijk zwak voelde en plakkerig omdat het bloed op mijn doorweekte uniformjas begon te stollen op de huid van schouder, borst en arm en de pijn terugkwam. Nadat de ambulance was gearriveerd werden we er met zijn drieën op brancards ingeperst als sardientjes in een blik. We hadden geen idee van waar we heen gingen, maar later kwamen we er achter dat we verderop het eiland Walcheren in werden gebracht. Op een bepaald punt reden we heel langzaam over een dam en toen we in een stad aankwamen werden we een ziekenhuis binnengebracht en gingen er bijna direct, zonder uitleg, ook weer uit. We kwamen tenslotte terecht in een Duits leger-hospitaal in Goes op Zuid-Beveland. Ik was erg onder de indruk van hun Röntgenapparatuur en ik kreeg een grondig onderzoek.

449. Hier wordt de Ventura AJ-213 SB-N via een stellage op een aanhanger geladen.

450. Op deze foto zien we waarschijnlijk dezelfde krijgsgevangenen als op foto 451. Nu is het jack uit en hij heeft een verband om zijn hoofd.



Ik begreep al gauw dat men bezorgd was over inwendige bloedingen, wat later werd bevestigd toen een groep onberispelijk geuniformeerde dokters rond mijn brancard kwamen staan en ernstig met elkaar spraken. Ze werden stil toen een van hen met een zakwoordenboek in de hand zich naar mij toeboog en met een stem vol keelklanken vroeg "buik goed? buik goed?". Ik werd onmiddellijk naar de operatie kamer gebracht; op een elektrische klok aan de muur was het 7 uur, namiddag, zeven uur na we werden neergescho-

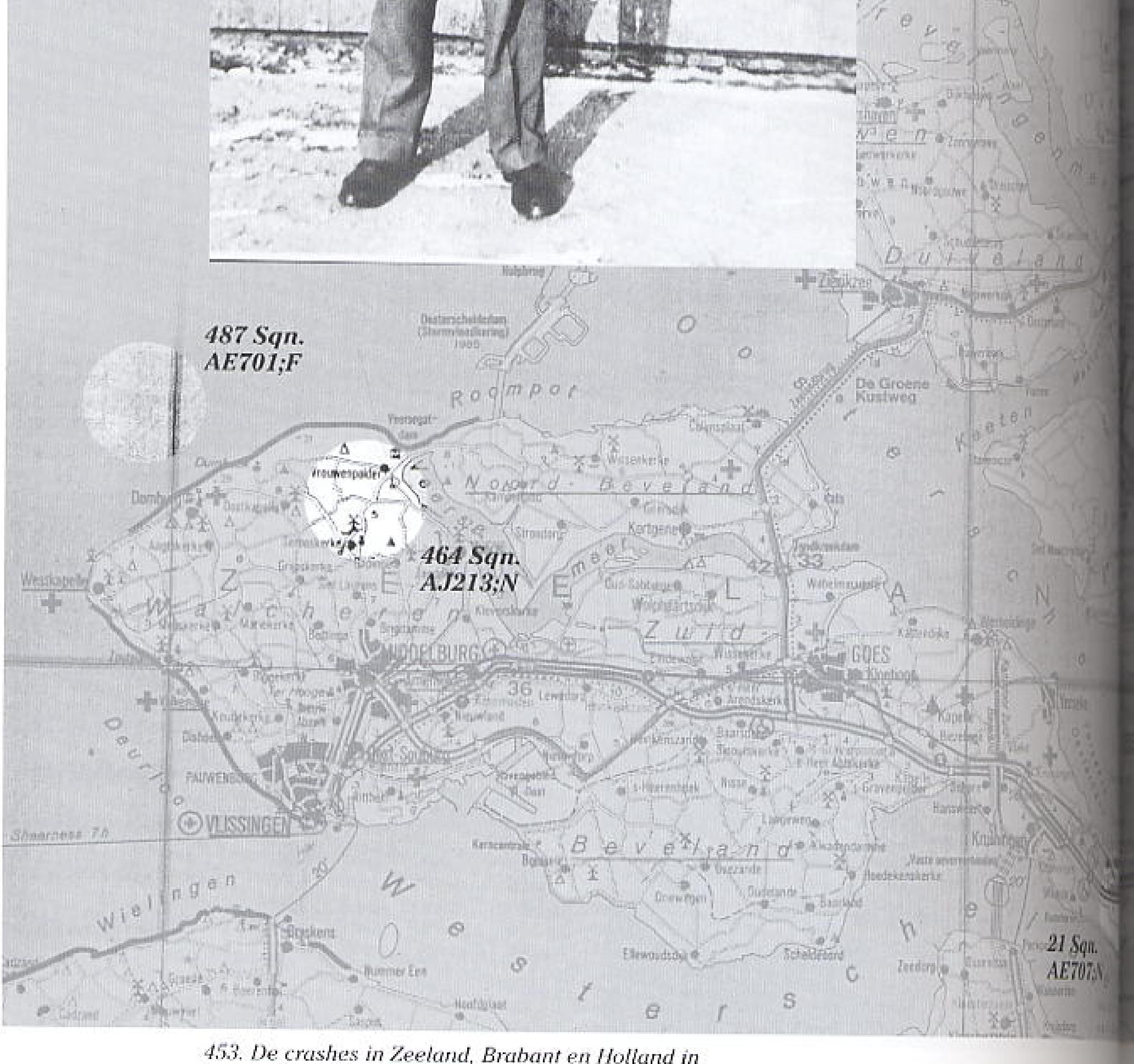
451. Een R.A.F. krijgsgevangene wordt door de Duitsers opgebracht.

ten. Toen ik op de tafel lag voordat de behandeling begon, kwamen er verscheidene Hollandse verpleegsters heimelijk binnen om me aan te moedigen door mij aan te raken en te fluisteren "Englander gut". Uiteindelijk werd er chloroform op het masker gedruppeld en onder een in sterkte toenemend hallucinaties veroorzakend gekrijs en flitsend licht ging ik graag in vergetelheid, wetend dat dit de enige weg naar herstel was. Gevoelens van spijt over mijn ongeluk van te zijn gevangen genomen kwamen later toen ik me weer gezond en krachtig voelde. In het daarop volgende verloop van tijd ben ik in grotere mate gaan beseffen wat er met mij had kunnen gebeuren en mijn permanente reactie daarop zal een gevoel blijven van een onmetelijke dankbaarheid jegens de Hand van de Voorzienigheid die van boven alle dingen voorgoed regelde.

(bron: The RAAF PoWs of Lamsdorf, sectin 2 pages 62-66: personal account Sgt. S.C. Moss, pilot in Ventura II AJ 213 SB-N of 464 Squadron).

* *cellenoids - in het Engelse verslag waarschijnlijk foutief gespeld, moet zijn: - solenoids - = cylinderspoel.*

452. W/C Piloot Frankie Seavill.



453. De crashes in Zeeland, Brabant en Holland in kaart gebracht.

Crashlocatie: Vliegveld Woensdrecht

Vliegtuig:	Ventura
Registratie:	AJ196 EG-C
Squadron:	487
Basis:	Feltwell
Opgestegen:	11.20 uur
Gecrasht:	12.25 uur
Oorzaak:	Luchtafweer

Bemanning:

W/C (Pilot) F.C. Frankie Seavill, RAF, 29216, †
F/O (Nav.) J.A.W. Withers, RCAF, J/106627. †
F/S (wo/ag) F.E. King, RCAF, R/106627, †
Sgt. (wo/ag) T.M. Richings, RAF(VR), 1066223, †

Gegevens bemanning:

Seavill, Francis Cecil, age 32, son of Walter and Aileen May Seavill, Auckland City, New Zealand, husband of Helen Isabel Seavill, Crondall, Hampshire; grave 3.C.9
Withers, Josehp Alan William, age 21; grav 3.B.12

W/C Seavill en F/O Withers zijn begraven op de Geallieerde Oorlogs Begraafplaats te Bergen op Zoom

King, Francis Edward (Ted), age 22, son of Frank and Jean King, Vancouver, British Columbia, grave 1.A.6
Richings, Thomas Montague, age 22, son of Montague Waugh and Adelaide Maud Richings, husband of Lola Joyce Richings, Swindon, Wiltshire, England, grave 1.A.1

F/S King en Sgt. Richings zijn begraven op de Canadese Oorlogs Begraafplaats te Bergen op Zoom

Bron: War Graves Commission

Mrs. M. Macloyd (vriendin van zus) vertelt over F/S F.E. King

Teddy woonde maar een halve blok van mijn vandaan. Hij en 6 andere goede vrienden die ook in andere blokken kort bij elkaar woonden gingen bij de luchtmacht en werden ingedeeld in een crew. In het gebied waar ik woonde gingen twaalf jongens van mijn school bij de R.C.A.F.
Slechts een van hen keerde terug na de oorlog en die ene was nog een lange tijd vermist.

BELIEVED KILLED OVERSEAS — Sgt. Francis Edward King, 21, son of Mr. and Mrs. F. E. King of 1590 West Sixty-fifth, has been reported "missing believed killed" after air operations, in the latest R. C. A. F. casualty list. Sergt. King, who was a wireless air gunner, attended Magee High School and prior to enlisting in May, 1941, was employed by a city tobacco firm. He went overseas last February. His father, Frank King, served as a pilot officer in the Great War with the R.A.F.

454. F/S Sgt. F.E. King, wordt vermeld in de locale krant.

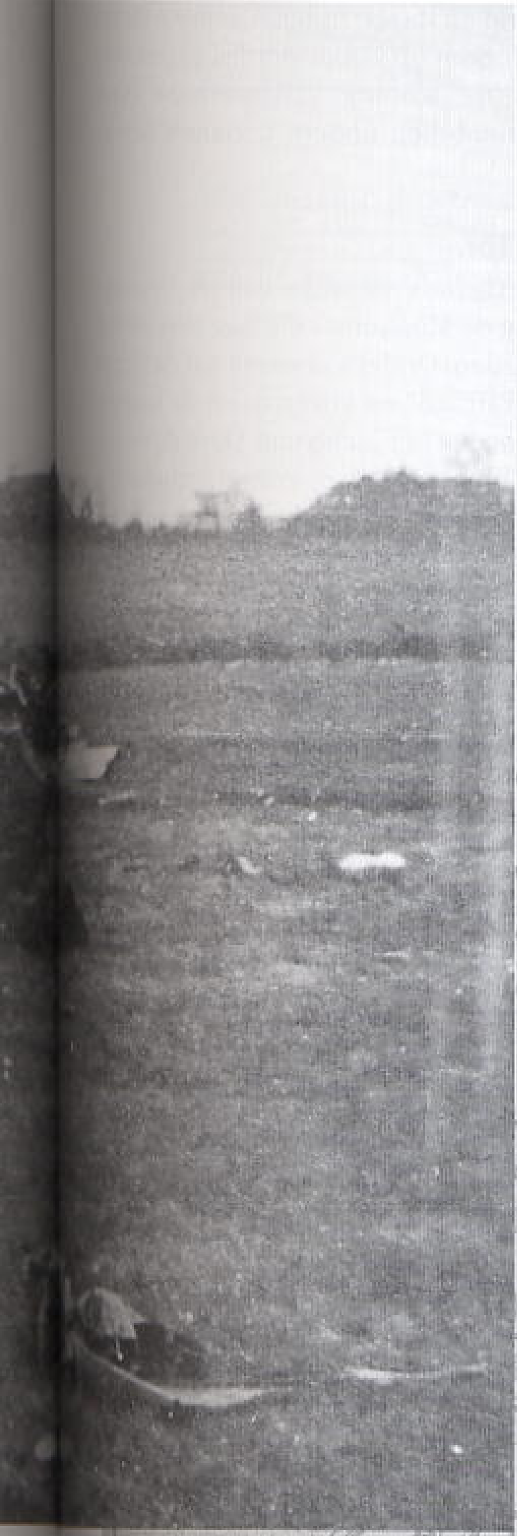
455. F/S Sgt. F.E. King, 487 Sqn.

Verslag crash Ventura met W/C F. Seavill en bemanning te Woensdrecht

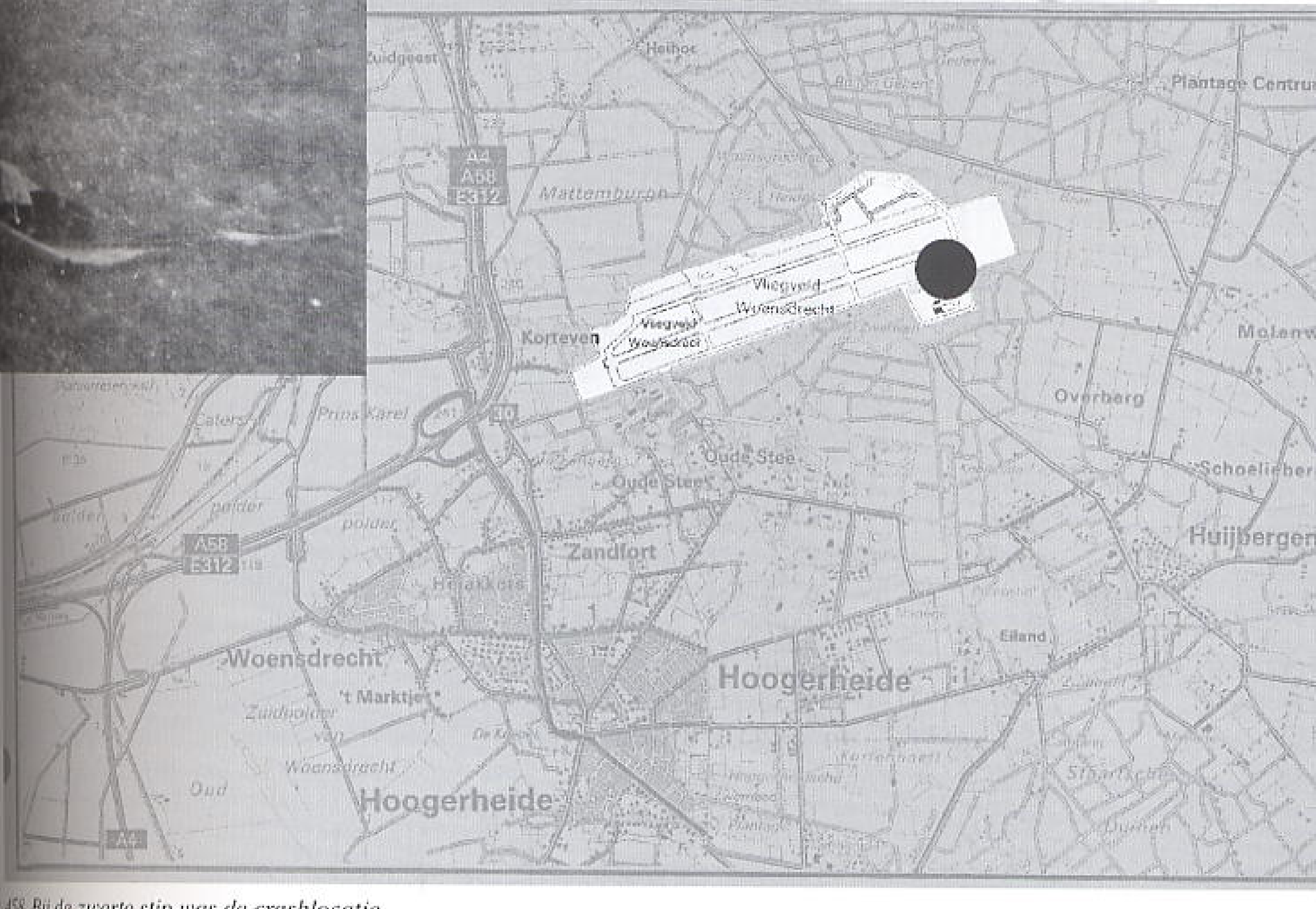
Wingco Seavill vloog als de nr. 1, links voor de formatie. Plotseling zakte zijn kist na een voltreffer een voet of tien, zweefde nog enkele honderden meters door en vloog even later op het zuidoostelijk deel van de basis (vlakbij het huidige waterwingebouw) tegen de grond, waarbij de kist met een enorme steekvlam explodeert. Vlieger, Wing Commander Francis Seavill (32), navigator/bomber Sergeant Charles Lamerton (30), navigator Flying Officer Joseph Withers (27) en marconist/boordschutter Flight Sergeant Ted. King (22) verloren daarbij het leven en werden op het z.g. "Kriegerfriedhof" aan de Wouwseweg te Bergen op Zoom begraven (na de oorlog zijn de vier herbegraven op de Engelse begraafplaats). Nauwelijks een seconde later lieten de overige

vliegtuigen van de hevige mitraillerende formatie de zwaar verdedigde Fliegerhorst achter zich en keerde voor North –de man die nu de leiding had- en zijn maten de rust weer. Op Woensdrecht waren op dat moment de chaos en de paniek compleet. De nauwelijks boven het aardoppervlak scheurende bommenwerpers waren voor de Duitse Luftwaffers een verrassing van de bovenste plank. Nog nooit te voor in de wereldhistorie was de bezetter geconfronteerd met een dergelijke waaghalzerige aanval. Van de vele tientallen meters hoge geschutstorens gezien, keken de flakbedieners met grote angstogen neer op de onder hen langs vliegende vliegtuigen. De onophoudelijk vurende Duitse kanonnen hadden daardoor weinig of geen trefkans. Het beroerdste van alles was echter was wel dat de Duitsers bij tientallen tegelijk, uit angst gemitrailleerd te worden, boven van de geschutstorens naar beneden sprongen om aldus zichzelf in veiligheid te kunnen brengen. Deze volkomen nieuwe manier van aanvallen kostte de Luftwaffe dan ook vele doden en gewonden. Voor de burger bevolking van Hoogerheide en Woensdrecht was de angst groot geweest van de overrompelende attack. Er viel echter slechts één gewonde te melden. Marie Disco-Sebrechts (36) van het Zandfort werd door een schotwond uit een van de bommenwerpers vrij ernstig aan

456. *Het wrak van de Ventura AJ 196 EG-C. De vliegbasis Woensdrecht. Het is duidelijk te zien dat het toestel ontplofte.*



457. W/C F. Seavill, die te Woensdrecht werd neergehaald.



458. *Bij de zwarte stip was de crashlocatie op de vliegbasis Woensdrecht.*

de hals gewond en moest in het Algemeen Burger Gasthuis in Bergen op Zoom worden opgenomen. Behalve aan de woning van mevrouw Disco werden nog tientallen andere woningen beschadigd.

459. *Waarschijnlijk de Ventura van W/C Frankie Seavill zeer laag. Het zijn zijn laatste seconden voor de crash.*

Besatzung tot.

Na de vernietigende passage van de Ventura's waren het nog de Mosquito's die laag over Woensdrecht scheurden. Onderwijl waren ook de Duitse piloten "gescramled" en kozen naast de laagvliegende geallieerden het luchtruim. Doch de verrassing was zo compleet dat zij vrijwel onmiddellijk en weer onverrichterzake de wielen van hun kosten op de paniekerige grasmat terugvleiden; de strijd was gestreden, de verrassing was compleet. Positieve gegevens uit het "Lagerbericht": "Am 6.12.1942, 12.25 Uhr Abschüss eines zweimotorige Feindflugzeuges bei Sud-Ost-Ecke des Flugplatzes Woensdrecht durch Flak; von Besatzung 4 Mann tot."
Einde bericht

Bron: Vliegbasis Woensdrecht

460. *De Duitse bergingsploeg bezig om de omgekomen bemanning te identificeren en te kisten. (Locatie onbekend).*

LUCHTBESCHERMINGSDIENST
GEMEENTE
W O E N S D R E C H T .

No.1140/64.

PROCES-VERBAAL wegens op 6 December 1942 te WOENSDRECHT plaats gevonden luchtaanvallen op het vliegveld Woensdrecht en omgeving.

P R O C E S - V E R B A A L

Op heden 6 December 1942,te ongeveer 12.15 uur, werden door mij,Adolphus Adrianus Benedictus van der Meulen,Burgemeester,tevens Hulpofficier van Justitie,een aantal van 25 à 30 vliegtuigen (vermoedelijk van Engelsche nationaliteit)waargenomen,welke op gèringe hoogte over de kom van het dorp Hoogerheide(gemeente Woensdrecht) in de richting van het nabij gelegen vliegveld Woensdrecht vlogen en van waaruit met boordwapens werd geschoten.

Te ongeveer 12.25 uur werden andermaal op geringe hoogte 25 à 30 Duitsch-vijandige vliegtuigen in de omgeving van het dorp Hoogerheide en het vliegveld Woensdrecht waargenomen,van waaruit eveneens met boordwapens werd geschoten.Bommen werden niet afgeworpen.

Een vrouw,t.w. Maria Dimphena Disco-Sebrechts,geboren te Woensdrecht 30 September 1906 en wonende aldaar Wijk B. No.193,werd door een schotwond vrij ernstig aan den hals verwond en moest naar het ziekenhuis te Bergen op Zoom worden overgebracht. Onder het personeel van den Luchbeschermingsdienst en de Nederlandsche Politie zijn geen dooden of gewonden.Of personeel van de Duitsche Weermacht werd godood of gewond is dezerzijds niet bekend.

Behalve aan de woning van Ma.Da. Disco-Sebrechts vd.,werd -voor zoover tot dusver bekend - nog aan een tien tal andere woningen glas- en dakschade aangericht.

Volgens telefonische mededeeling van den Commandant van het vliegveld Woensdrecht is aldaar een vliegtuig neer geschoten,waarbij de bemanning,bestaande uit vier koppen, is omgekomen. Nadere gegevens werden niet ontvangen.

Luchtalarm.

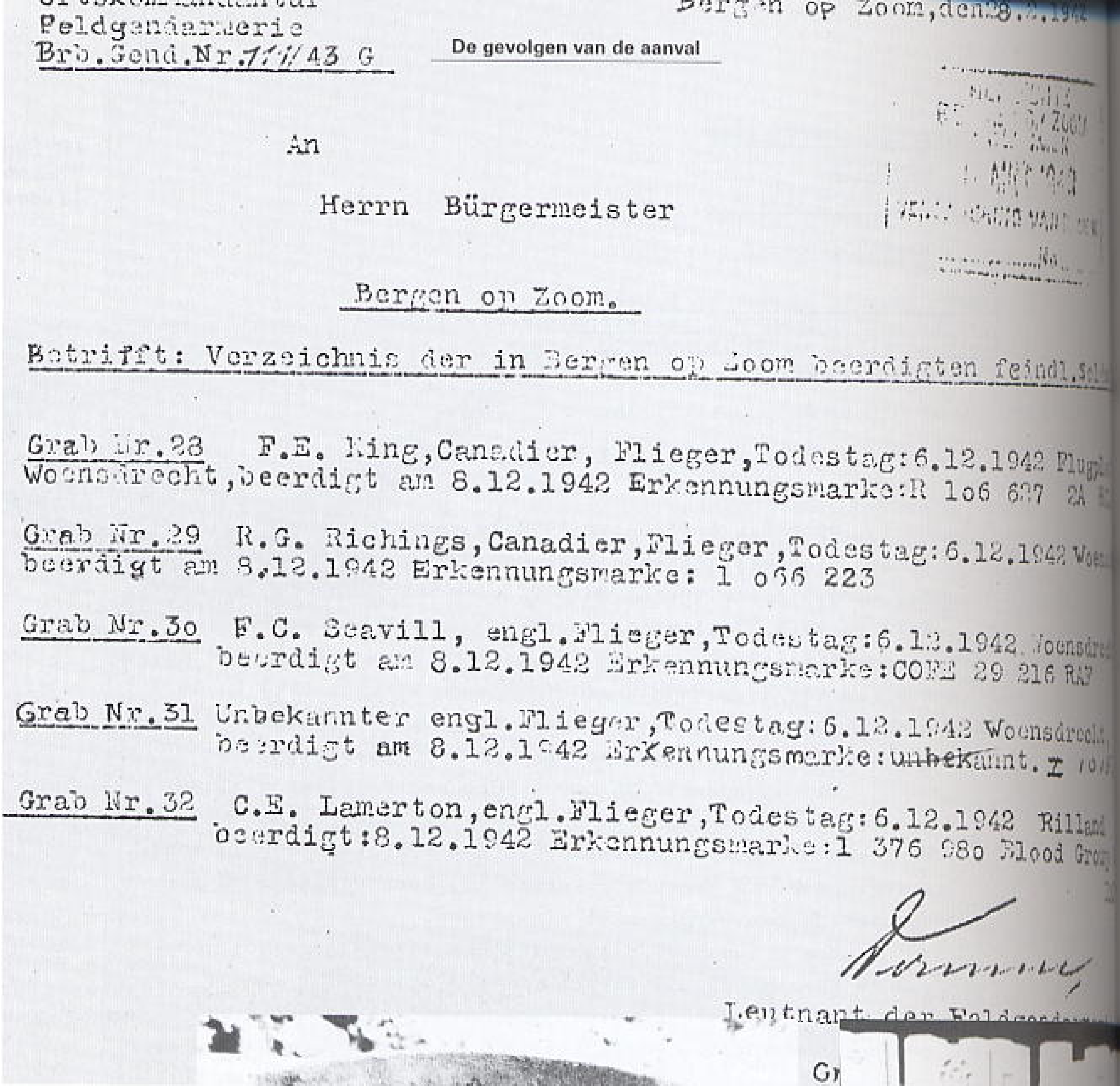
Luchtalarm werd gegeven te ongeveer 12.20 uur en opgeheven om 13.00 uur.

De Rijksinspectie van de Luchtbeschermingsdienst te 's-Gravenhage,alsmede de Polizei-Offizier beim Beauftragten des Reichskommissars te 's-Hertogenbosch zijn telefonisch met het gebeurde in kennis gesteld.

Waarvan door mij persoonlijk is opgemaakt dit procesverbaal,op den eed afgelegd bij aanvang mijner bediening.

Woensdrecht,den 7 December 1942.
De Burgemeester,Hulpofficier van Justitie,
w.g. A.A.B. van der MEULEN.

461. Bericht L.B.D. Woensdrecht. Via: Ad van Zantvoort.


Feldgendarmerie
Brb.Gend.Nr.111/43 G

Bergen op Zoom,den 28.?.194?

An

Herrn Bürgermeister

Bergen op Zoom.

Betrifft: Verzeichnis der in Bergen op Zoom beerdigten feindl.Sol...

Grab Nr.28 F.E. King,Canadier, Flieger,Todestag:6.12.1942 Flug... Woensdrecht,beerdigt am 8.12.1942 Erkennungsmarke:R 106 627 2A ...

Grab Nr.29 R.G. Richings,Canadier,Flieger,Todestag:6.12.1942 Woens... beerdigt am 8.12.1942 Erkennungsmarke: 1 066 223

Grab Nr.30 F.C. Seavill, engl.Flieger,Todestag:6.12.1942 Woensdre... beerdigt am 8.12.1942 Erkennungsmarke:COFE 29 216 RAF

Grab Nr.31 Unbekannter engl.Flieger,Todestag:6.12.1942 Woensdrecht, beerdigt am 8.12.1942 Erkennungsmarke:unbekannt.

Grab Nr.32 C.E. Lamerton,engl.Flieger,Todestag:6.12.1942 Rilland beerdigt:8.12.1942 Erkennungsmarke:1 376 980 Blood Group ...

Leutnant der Feldgend...

462. Bericht van de Duitsers aan de burgemeester van Bergen op Zoom.

464. De graven op de Algemene Begraafplaats te Eindhoven.

465.

463. Hetzelfde wrak van de Ventura AJ 196 EG-C vanaf de andere zijde gefotografeerd. De geschutsopstelling in de buik van het toestel is links nog te zien. (Zwarte vlak).

466.

467.

Crashlocatie: Rilland Bath

Vliegtuig:	Ventura
Registratie:	AE707 YH-N
Squadron:	21
Basis:	Methwold
Opgestegen:	11.27 uur
Gecrasht:	12.29 uur
Oorzaak:	Jager (Uffz. Rudolf Rauhaus)

Bemanning:

P/O (Pilot) H.T. Bichard, RAF(VR), 1269422, POW
Sgt. (Nav.) R.C. Lamerton, RAF(VR), 1376980, †
Sgt. A.L. Saunders, RAF(VR), 121544, POW
Sgt. D.E. Clift, RAF(VR), 931082, POW

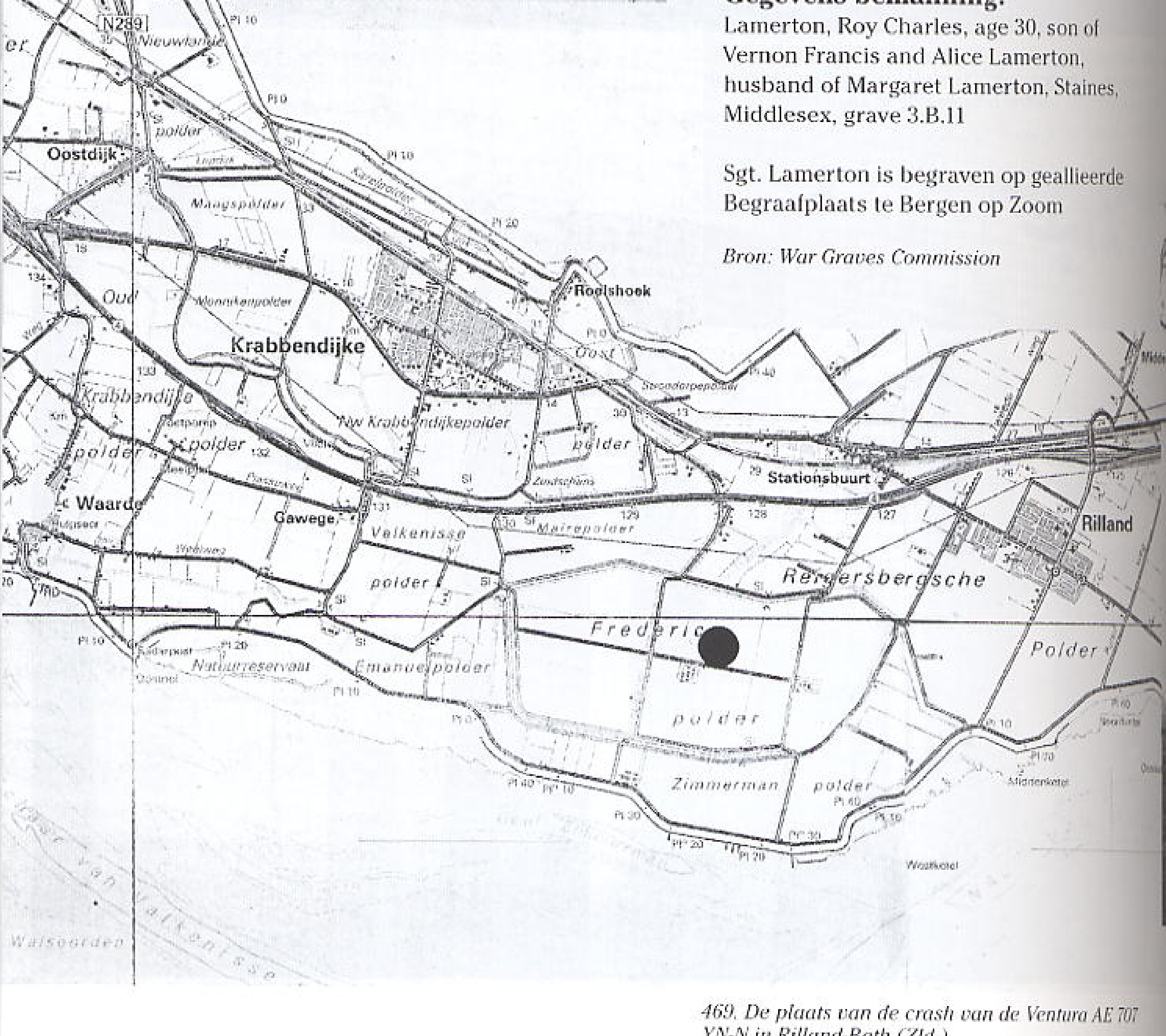
Gegevens bemanning:

Lamerton, Roy Charles, age 30, son of Vernon Francis and Alice Lamerton, husband of Margaret Lamerton, Staines, Middlesex, grave 3.B.11

Sgt. Lamerton is begraven op geallieerde Begraafplaats te Bergen op Zoom

Bron: War Graves Commission

468.

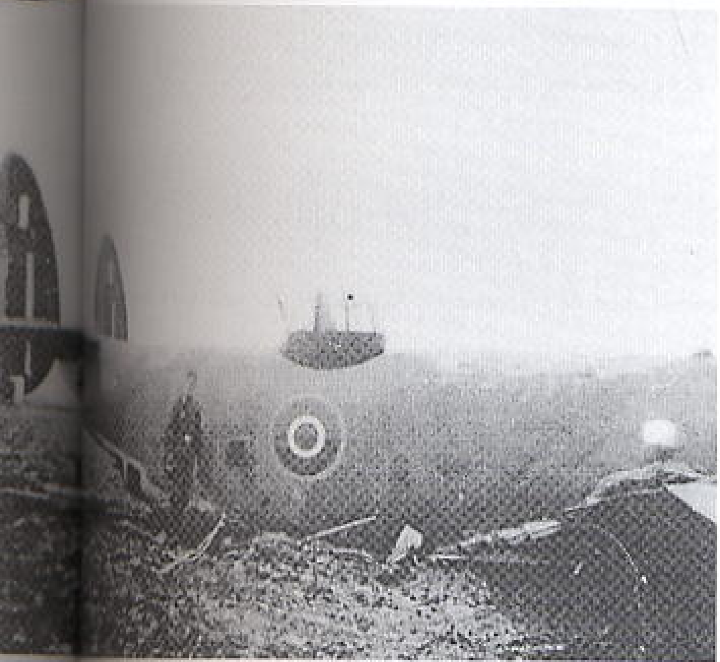


469. De plaats van de crash van de Ventura AE 707 YN-N in Rilland-Bath (Zld.)

Uit interview dat Hr. P.H. Raadsen had met ooggetuigen aug/sept. 2001

Op zondag 6/12/1942 rond 1 uur 's middag kwam uit ongeveer westelijke richting een tweemotorig Engels vliegtuig (wellicht van het type Bristol-Blenheim (aut. Ventura) op slechts één motor laag aanvliegen. Het werd achtervolgd en beschoten door Duitse jagers (Messerschmidts?). Het was kennelijk (door motorstoring en/of beschieting) op de terugweg en maakte een nood (buiklanding) in de Frederikapolder, westelijk van het dorp Rilland. Het kwam vlag over een sloot of waterloop terecht in een stuk land, ongeveer 800 meter ten oosten van wat nu de Van der Haveweg heet en ongeveer 200 meter benoorden de Frederikaweg (zie kaartje). Aan boord waren 4 bemanningsleden, 1 bleek dood te zijn, 2 waren zwaargewond, 1 mankeerde niets.

Binnen zeer korte tijd waren Duitsers in groten getale ter plaatse en zetten het terrein af. Dat was tot in wijde omtrek bedekt met stukjes "perspex" (een vroeg soort kunststof, doorschijnend, glashelder, en zeer sterk, waardoor het een ideaal materiaal voor deze geschutskoepels (en ramen) was). De geschutskoepels en delen van het toestel waren afgebroken nadat het met een vleugel de grond had geraakt en met een wijde boog tot stilstand kwam. Alleen de eigenaar/beheerder van het land mocht blijven (zijn boerderij stond vlakbij). De toegestroomde belangstellenden werden gesommeerd zich te verwijderen. Er werd een



470. Een redelijk goede opname van de Ventura AE 707 YN-N, 21 Squadron te Rilland-Bath.

471. Het graf van R.C. Lamerton op de geallieerde begraafplaats te Bergen op Zoom.

gewapende wacht geformeerd die ongeveer twee weken is gebleven, waarbij in een nacht nog werd geschoten omdat kennelijk iemand geïnteresseerd was in achtergebleven onderdelen, vliegerjacks (!) enz.

Een saillant detail is nog dat tijdens deze noodlanding een paard werd gedood die door de zoon van de beheerder snel naar huis werd gebracht, vlees in de pan! (dit laatste bericht haalde zelfs de krant!).

GEMEENTEBESTUUR VAN RILLAND-BATH

AAN

TELEFOON No. 5
GIRO No. 47975

den Heer Secretaris-Generaal
van het Departement van
Financiën
te

No. 461

's G R A V E N H A G E.

Onderwerp:
Gevallen Engelsche
piloot.

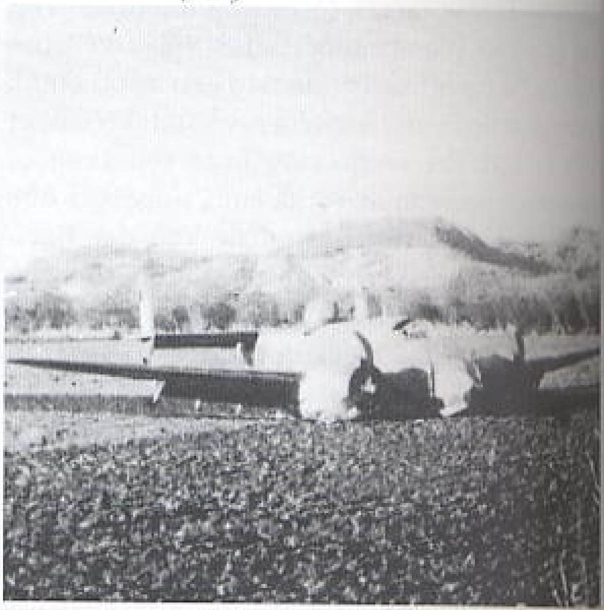
RILLAND-BATH, 12 December 1942.

Ingesloten doe ik U toekomen de afschriften van de nota's wegens opruiming, vervoer en kosten van doodkist van de op 6 December 11. in deze gemeente neergestorte Engelsche piloot.
De totaal kosten ad. f.79.40 zijn door de gemeente uitbetaald.
Ik verzoek U beleefd de terugbetaling van deze bedragen zoox zpoedig mogelijk te willen bevorderen.

DE BURGEMEESTER VAN RILLAND-BATH,

473. *De financiële afwikkeling van de crash.*

472. De Ventura AE 707 YN-N op de crashlocatie in Rilland-Bath (Zld.)



Recapitulatiestaat.

Nota's wegens levering van doodkisten, opruiming en vervoer [...]
deze gemeente op 6 December 1942 neergestorte Engelsche pil[...]

1.nota P.G.Windhorst te Rilland-Bath. . . . .
2.nota Bloemenmagazijn"Azalea" te Bergen op Zoom. . . . .
3.nota Gebr.Moerman te Rilland-Bath . . . .
4.nota A.de Pree te Rilland-Bath . . . .

De Burgemeester der gemeente Rilland-Bath verklaart deze [...]
deugdelijk en onvergolden tot een bedrag van negen en zeventig [...]
veertig cent. . . . .

Rilland-Bath, 12 December 1942

GEMEENTEBESTUUR VAN RILLAND BATH

De Burgemeester van Rilland-Bath,

474. Door de burgemeester werd een gespecificierde nota ingediend.

...ISSARIS
...gen van de v.m.
NE...CHE WEERMACHT

AF... Nr.94.
...WERP:
Beg...sten.

'S-GRAVENHAGE, 22 Januari 1943.

Bij beantwoording of vermelding van dit schrijven gelieve men dagteekening, afdeeling en nummer (letter) nauwkeurig aan te geven.

GEMEENTE RILLAND-BATH

...aar aanleiding van Uw schrijven dd. 12 December 1942, Nr. ..., gericht tot den Secretaris-Generaal van het Departement ...n Financiën te 's-GRAVENHAGE en mij bij zijn schrijven dd. 21 ...mber 1942, Nr.14098, toegezonden, deel ik U mede, dat de in ...942 gemaakte kosten voor de begrafenis van het stoffelijk over...chot van 1 omgekomen Engelschen militairen vlieger tot een be...rag van ZES EN ZESTIG GULDEN TACHTIG CENT (f 66.80) ten laste ...n het Rijk zullen worden gebracht.

Ik doe U opmerken, dat de gedeclareerde kosten van f 12.60 ...r een geleverde grafkrans met lint niet als begrafenis koste...n worden beschouwd, waarom ik van het totaalbedrag Uwer ...claratie ad f 79.40 het bedrag van f 12.60 in mindering heb ...bracht.

Bij een militaire begrafenis worden van Rijkswege nimmer ...oemen of grafkransen gegeven, doch uitsluitend door nabestaan...en of belangstellenden die de nagedachtenis van den overledene ...p deze wijze willen eeren.

Eerstgenoemd bedrag zal door dezerzijdsche zorg op post...ekening Nr.47975 van Uw gemeente worden overgeschreven.

Voorts verzoek ik U, mij onder aanhaling van datum en num...er van dezen brief alle bijzonderheden te willen melden, welke ...omtrent de identiteit van betrokkene bekend mochten zijn, als ...naam, voornamen, rang, zoo mogelijk indeeling, identificatienum...mer, datum van geboorte, begraven, aanduiding van de plaats ...waar begraven, zoo mogelijk onder overlegging van een gewaar...merkt afschrift van het opgemaakte proces-verbaal.

In verband hiermede verwijs ik U nog naar de dezerzijdsche ...circulaire dd. 2 Februari 1942, Afd.C., Bur.4, Nr.69.

Tenslotte verzoek ik U, mij te willen berichten, of op het ...graf van betrokkene reeds een grafkruis is geplaatst, aangezien ...het in mijn voornemen ligt, indien dit nog niet het geval mocht ...zijn, zulks door mijn zorg te doen geschieden.

DE COMMISSARIS

...van is
...oot.
f. 43.2...
f. 12.6...
f. 20.-
f. 3.6...
f. 79.4...

...r van RILLAND-BATH.

...claratie
...tig guld...
...79.40.
...42.

475. Protest over de onkostennota. De bloemen werden in mindering gebracht.

GEMEENTEBESTUUR VAN RILLAND-BATH

TELEFOON No. 5
GIRO No. 47975

AAN
den Heer Commissaris voor de belangen van de v.m.Nederlandsche Weermacht
te
's G R A V E N H A G E.

No. 4½
Onderwerp:
Begrafeniskosten.

RILLAND-BATH, 26 Januari 1943.

In antwoord op Uw schrijven van 22 deze AFD.C.Bur.4 nr.94 deel ik U mede, dat de gegevens betreffende de alhier omgekomen Engelsche militaire vlieger door mij niet kunnen worden verstrekt. De gegevens zoudt U eventueel kunnen krijgen bij den Führer der Einheit in Rilland.

Tevens kan ik U mededeelen, dat deze vlieger begraven is op het Ehrenfriedhof te Bergen op Zoom, terwijl onzerzijds voor geen grafkruis is zorggedragen.Of op het graf reeds een kruis is aangebracht, kan ik U niet mededeelen.

DE BURGEMEESTER VAN RILLAND-BATH,

476. De burgemeester van Rilland-Bath beantwoordde weer een brief naar 's-Gravenhage.

477. De close-up van de neus van deze Ventura.

Reconstructie crashes Philips en stad

Om de 4 vliegtuigcrashes, die tijdens de aanval voorkwamen in de stad Eindhoven te beschrijven, was een uitgebreide studie nodig.
Zoals gewoonlijk werden de crashlocaties direct na de aanval hermetisch afgesloten door de Duitse bezetter.
Sommige Eindhovenaren zagen wel de brokstukken en ook de slachtoffers onder de bemanningen, maar namen en nummers van bemanningen en vliegtuigen werden niet genoteerd. Daarom was het nu 60 jaar later erg moeilijk om uit te zoeken waar welk vliegtuig neerkwam.
De Duitse bergingsploegen begonnen meestal direct met het bergen van de doden en het ruimen van de brokstukken.
Burgers werden op afstand gehouden en het nemen van foto's was levensgevaarlijk, laat staan dat iemand een toestel of film bezat in die periode.
De omgekomen bemanningen werden door de Duitsers begraven op de Algemene Begraafplaats bij de Oude Toren in Woensel.
Sommige lichamen waren deerlijk verminkt, zodat de Duiters er soms een collectief (gezamenlijk) graf van maakten. Op een houten kruis kwam dan een bord met een aantal namen.
Soms bestond een graf uit stoffelijke resten afkomstig uit diverse vliegtuigen. De identificatie van de lichamen werd hierdoor extra gecompliceerd en ook moeilijk te achterhalen van welke locatie ze waren aangevoerd. De volgorde van de graven geeft dus geen oplossing. Gelukkig kennen we nu 60 jaar later de samenstelling van de crews en tot welk Squadron ze behoorden en uit welk toestel ze kwamen. De zg. O.R.B.'s. Deze waren dus van onschatbare waarde voor het onderzoek.
Grote vraag bleef: Welk toestel crashte waar?
Tot op heden is er in geen enkel document over deze locaties te vinden. Ook de rapporten van de Duitse bergingsploegen ontbreken tot nu toe. Een goede reconstructie maken was dus bijzonder moeilijk. Gelukkig beschikte ik over enige ooggetuigen uit Eindhoven, de gegevens uit de O.R.B.'s en de persoonlijke verslagen van de crews. Hieruit kon ik belangrijke conclusies trekken.

478. Hetzelfde toestel van achteren gefotografeerd. Kennelijk lieten Duitse soldaten zich fotograferen als souvenir voor thuis.

Om deze reconstructie voor iedereen duidelijk te maken wordt ieder toestel en locatie apart besproken.

Crash gebouw SBP-Fitterij Philips, Strijp

Bronnen en slotconclusie

1. O.R.B.
Er gingen twee toestellen van 464 squadron verloren in de stad o.a. de Ventura AE 702.

2. Persoonlijk verslag P/O G.M. Shinnie
P/O G.M. Shinnie, 464 squadron: "…. een van onze toestellen ging verloren. Het vloog achteraan in de formatie. De piloot zag de rook niet en vloog tegen de top van het gebouw.

3. Ooggetuige Hr. W. Dost
Ik zag naast de lift in gebouw SBP het stoffelijk overschot van een klein bemanningslid. Op zijn mouw zag ik het woord CANADA.
Navraag bij de familie van piloot P/O M.G. Moor in Canada bevestigt dat Moor een kleine man was, ongeveer 1.70 lang. Ook bij het bekijken van foto's van Moor krijgen we de indruk van een kleine man.

4. Slotconclusie
Ventura AE 702 SB-Q van het 464 squadron met als piloot P/O M.G. Moor, crashte bij gebouw SBP en de Fitterij van Philips, Strijp.

Crash Nieuwe Dijk, Woensel

1. O.R.B.
Er gingen twee toestellen van het 464 squadron verloren in de stad o.a. de Ventura AE 945.

2. Persoonlijk verslag P/O G.M. Shinnie
"Enkele minuten later werd ik geschokt door het zien van onze nummer twee (in de formatie), het vliegtuig aan onze linkerkant, dat plotseling geheel in vlammen was gehuld. Het toestel ging met de neus omhoog en vloog van opzij een huis binnen en kwam er aan de andere kant uit."

3. Gebroeders Van de Heuvel, Nieuwe Dijk
"Het vliegtuig vloog ter hoogte van het plafond het dak er af…. een man riep nog om hulp."
"Wij zagen 4 lijken bij de heg liggen. Drie waren totaal verbrand. Van een was de borstkas nog onbeschadigd en deze man heeft dan waarschijnlijk nog om hulp geroepen."

4. Er waren meerdere ooggetuigen die dit zagen (zie ooggetuigen crash Nieuwe Dijk).

5. In het register van W.G.C. dat op de Alg. Begraafplaats bij de Oude Toren te zien is kan men lezen hoe de bemanningen aanvankelijk begraven werden. Sommigen werden collectief begraven vanwege de vreselijke verminkingen en/of verbrandingen. Zo werden drie van deze Ventura-bemanning ook collectief begraven. Een kreeg een apart graf, dit was Sgt. F. Proctor.
Zeer waarschijnlijk kunnen we door de getuigenis van de gebroeders Van de Heuvel concluderen dat het de crew betreft van Ventura AE 945 SB-E met als piloot F/S B.M. Harvey. Dit is dan de tweede Canadees die bij het 464 Squadron vloog.

6. Slotconclusie
Ventura AE 945 SB-E van het 464 squadron met piloot F/S B.M. Beverley Harvey crashte op de Nieuwe Dijk, Woensel, Eindhoven.

Crash Schoolstraat, Woensel

1. O.R.B.
Twee vliegtuigen met de nummers T en N worden vermist. Een is gezien in vlammen na het bombarderen. De andere is gezien tijdens het aanvliegen.

2. Ooggetuigen
Hr. C. Rijken: "Plotseling ontstond er brand in de rechtervleugel. Het toestel schoot pijlsnel omhoog om kort daarop als een steen naar beneden te vallen."
Hr. A. Klaver: "Het toestel kwam vanaf de stad en de rechtervleugel stond in brand en het toestel zwabberde. Het kwam haaks op de Vriesstraat aanvliegen."
Mevr. Van Dongen-v.d. Water: "…even later het angstaanjagend geluid van een vliegtuig, rokend en knallend parallel aan de Boschdijk over onze tuinen kwam aangevlogen. Even later verloor ik het uit het oog toen het over de huizen van de Van Kinsbergenstraat verdween. Even later kwam het met een doffe klap in een van de tuinen van de Schoolstraat neer."

3. Auteur
Er ging in Eindhoven een Ventura van het 21 Squadron verloren. Dit squadron had als doel het Emmasingelcomplex, Philips. Men mag gevoeglijk aannemen dat het dit toestel was wat crashte in de tuinen achter de Schoolstraat. Vele ooggetuigen zagen het ook naderen vanaf de stad.

4. Slotconclusie
Ventura AG 940 YH-T van het 21 Squadron met als piloot F/L K.S. Kenneth Smith crashte in de tuinen achter de Schoolstraat, Woensel, Eindhoven.

Crash Veemgebouw (SDM) Philips, Strijp

1. O.R.B.
Laatste gezien boven het doelgebied. Waarschijnlijk in botsing gekomen met een ander toestel boven het doelgebied.

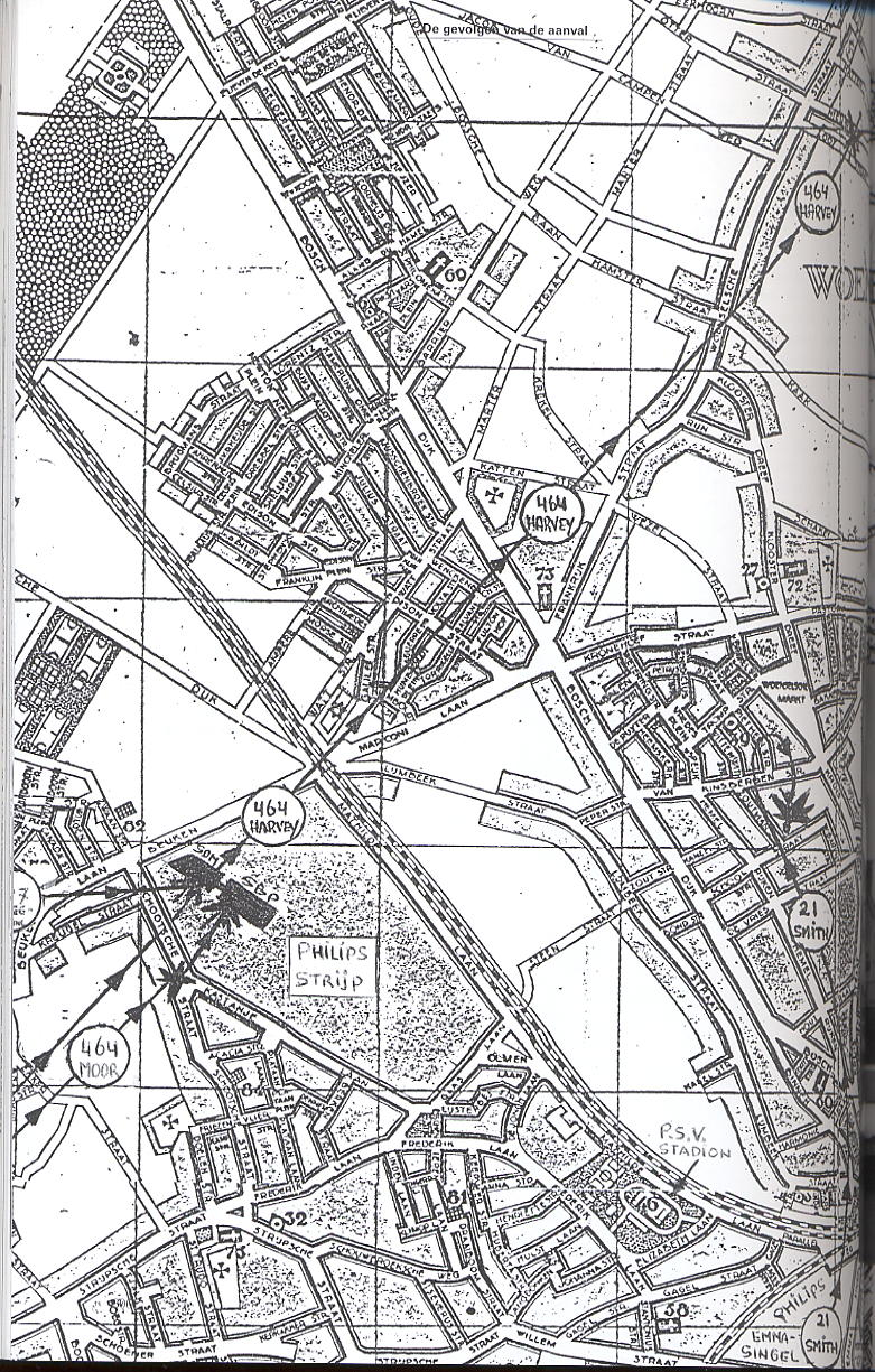
2. RAF Bomber Command losses, 1942 W.R. Chorley
Geraakt door FLAK en gecrasht in het doelgebied.

3. Auteur
Na 3 van de crashes te hebben gereconstrueerd blijft nog een verloren Ventura over. Het 487 squadron verloor dit toestel. Dit moet dan geweest zijn op de overgebleven locatie n.l. het Veemgebouw van Philips in Strijp.

4. Slotconclusie
Ventura AE 902 EG-W van het 487 squadron met als piloot F/S J.L. John Greening crashte in het Veemgebouw (SDM) van Philips, Strijp.

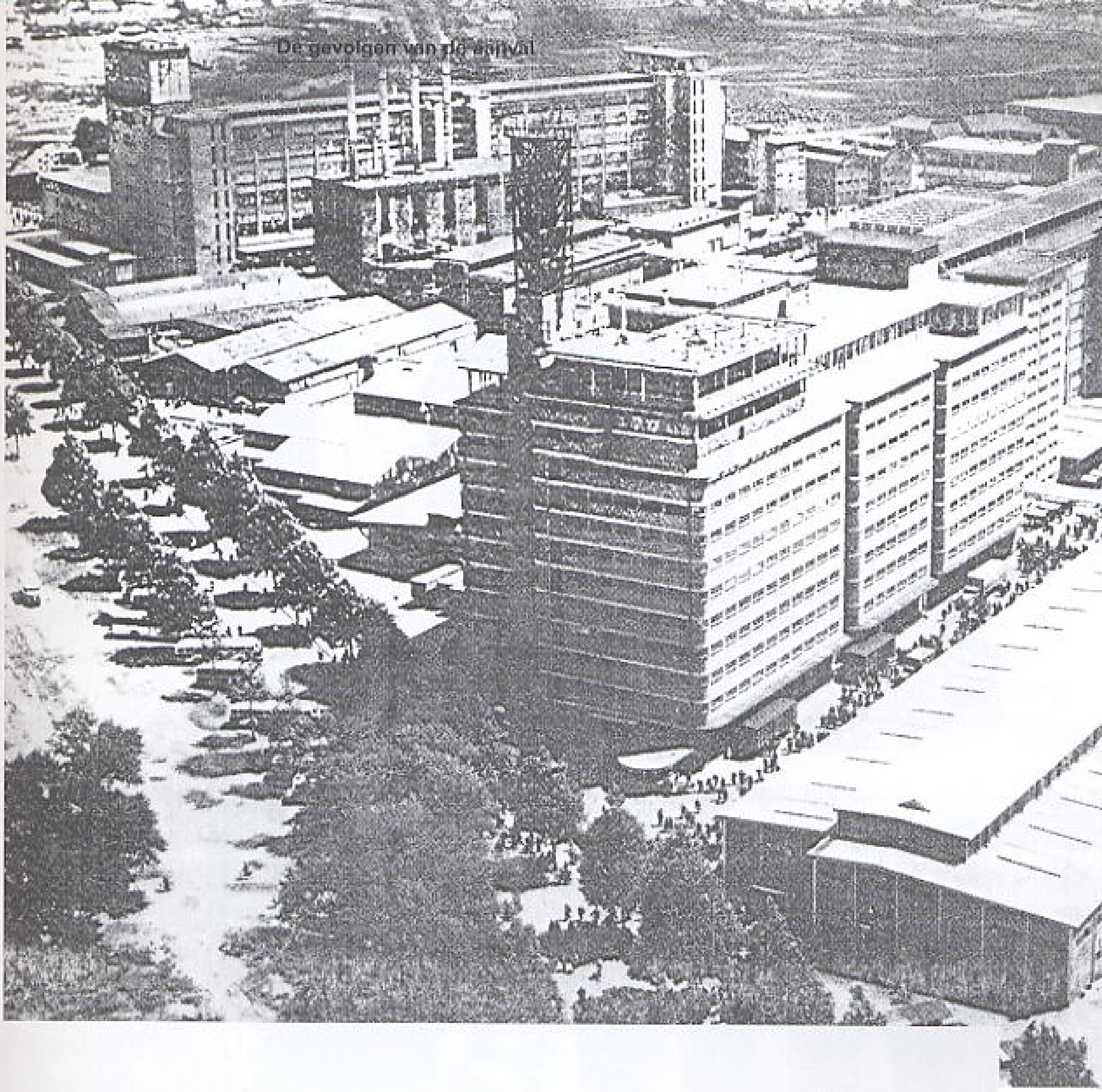
Ondanks een terdege studie over de crashes in Eindhoven heeft de auteur niet de pretentie om te verklaren dat het resultaat 100 % zeker is. Het blijft een veronderstelling daar de directe ooggetuigen n.l. de bemanning bij deze crashes allen omkwamen en de bezetter niets achterliet.

De auteur



464 HARVEY
464 HARVEY
464 HARVEY
464 MOOR
21 SMITH
21 SMITH
PHILIPS STRIJP
P.S.V. STADION
WOE
FRANKRIJK
BOSCH
DIJK
MARCONI LAAN
LIMBEEK
MATHILDE LAAN
BEUKEN LAAN
FREDERIK LAAN
STRIJPSCHE STRAAT
KASTANJE
ACACIA STR.
OLMEN LAAN
EDISON
FRANKLIN PLEIN
KATTEN STRAAT
KLOOSTER
WOENSELSCHE MARKT
VAN KINSDERGEN STR.
PEPER STR.
ZOUT STR.
ELIZABETH LAAN
GAGEL STR.
WILLEM
EMMA-SINGEL
PHILIPS
VAN CAMPEN STRAAT
HAMSTER STRAAT
KRAAK
MARTER
SCHOENER STRAAT

De vermoedelijke routes van de ... vliegtuigen ... stad.

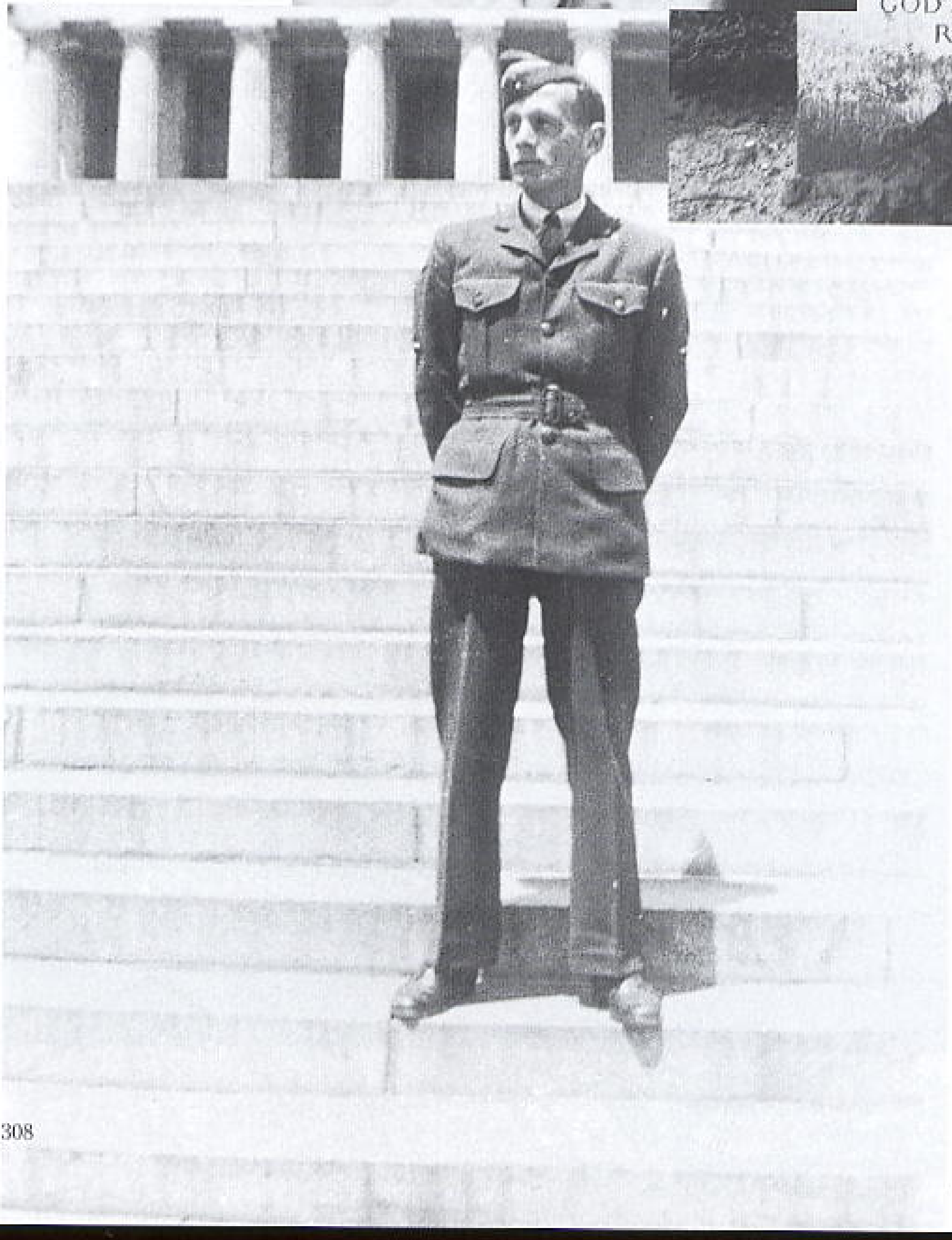


480. Een mooie (na-oorlogse) opname van het Philips Strijpcomplex. Het gebouw op de voorgrond is het Geb. SDM (Veemgebouw), waarin rechts de Ventura crashte.

481. Een na-oorlogste opname van Philipsgebouwen in de Willemstraat. De twee linkse gebouwen zijn inmiddels ook alweer afgebroken. Op het gebouw rechts stond de Duitse FLAK. Die er vanaf geschoten werd. (Foto auteur).

482. De graven op de Algemene Begraafplaats te Eindhoven. (Oude Toren).

483. Sgt. M.L.V. Hass, 464 Squadron.



484. Sgt. M.L.V. Hass van Ventura AE 702 SB-Q.

485 Graf bij de Oude Toren, Woensel-Eindhoven.

Het verhaal van F/O Nathan Cohen

De vaardigheid van een roeier die goed te pas kwam bij de reddingsactie in Duinkerken

Hoewel, naarmate de overlevenden van Duinkerken heengaan, het geheel van herinneringen aan de gebeurtenissen afneemt, is er nog steeds een schat aan gegevens over heldenmoed en dapperheid aanwezig om aan de mensen bekend te maken.

Een van de ontroerendste geschiedenissen is die van Nat Cohen waarin buitengewone moed met een zeer grote bescheidenheid zijn verenigd.

Hij werd in 1911 in zijn stad Deal geboren en ging naar de Sir Roger Manwood School waar hij werd gevierd als een bijzonder getalenteerd wiskundige.

Hij was een enthousiast sportman en dit maakte hem tot een vooraanstaand clublid van de Deal Roei Vereniging, een hoedanigheid die verstrekkende situaties met zich mee zou brengen.

Hij hoorde ook bij de Canterbury rugby-ploeg toen deze een seizoen van aaneengesloten overwinningen kon vieren.

Na het overlijden van zijn ouders nam Nat de zorg voor zijn jongere zuster en broer over en leidde hij de winkel van de familie op de hoek van de Duke Street.

Bij het uitbreken van de oorlog hielp hij joodse vluchtelingen in het Stonnar kamp bij Sandwich met de taal en met het opgenomen worden in het nieuwe maatschappelijke systeem.

Toen kwam Duinkerken. In een Dunbar Castle reddingsboot werd hij, tezamen met een aantal gelijksoortige kleine boten, naar de overkant van het Kanaal gesleept. Een brief aan zijn vriend, Charles Lock 89 jaar oud nu, wonend in de Dover Road te Deal, geeft een scherp inzicht in de redding.

Na Duinkerken nam Nat dienst bij de RAF en met zijn wiskundige kennis en kunde werd hij navigator. Bij de luchtaanval van 6 december 1942 op de Philips Radiofabriek in Eindhoven, werd hij als vermist gemeld en kwam niet meer terug.

Research: A. van Zantvoort

Crashlocatie: Geb. SBP – Fitterij, Philips

Vliegtuig:	Ventura
Registratie:	AE702 SB-Q
Squadron:	464
Basis:	Feltwell
Opgestegen:	11.20 uur
Gecrasht:	12.39 uur
Oorzaak:	Luchtafweer

Bemanning:

F/O (Pilot) M.G. Maurice Moor, RCAF, J/10139, †
F/O (Nav.) N. Cohen, 120429, †
P/O (wo/ag) S.A. Venneear, RAF(VR), 123683, †
Sgt. M.L.V. Hass, RAAF, 414026, †

Gegevens bemanning:

Moor, Maurice, Gordon, Age 23, son of Edward Gordon Moor and Isabel Moor, St. Vital, Manitoba, Canada; plot JJ, collective grave 141-146
Cohen, Nathan, age 33, son of Samuel and Ellen Cohen, plot JJ, grave 136
Venneear, Sidney Alfred, plot JJ, grave 138
Hass, Mervyn Lionel Vivian, age 27, son of Frederick and Jane Hass, Oakey, Queensland, Australia, plot JJ, grave 139

De bemanning is begraven op de Algemene Begraafplaats te Woensel (Eindhoven)

Bron: War Graves Commission

486. *Graf bij de Oude Toren, Woensel-Eindhoven.*

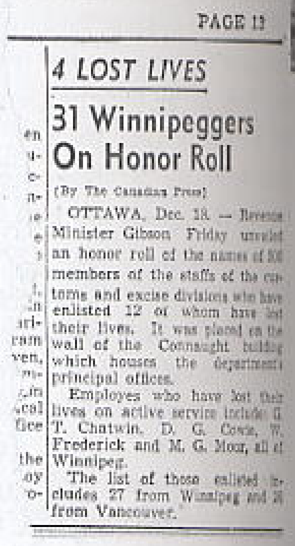
Mrs F.J. Robertson herinnert zich haar neef; 1989

Ik kan me hem duidelijk herinneren. In feite woonde ik heel mijn leven bij mijn grootouders en twee ooms, behalve de drie maanden die ik bij mijn ouders doorbracht. Hij was een goedlachse jongeman die van pret maken hield en dol was op tennissen (mijn grootmoeder had een tennisveld en als ik goed had opgepast, mocht ik iedere zaterdag naar de theemaaltijd van de spelers). Mervyn was de eerste in het kleine plaatsje Oakey die een sportwagen bezat en ik herinner me zeer goed dat ik uit de auto viel, omdat ik niet had gedurfd de deur van de passagiersplaats flink dicht te gooien zodat ze gesloten was. Wat een drukte die daardoor ontstond!

Mervyn had een olijkfleurige huid en donkerbruine ogen, net als zijn moeder, Charles was ook zo. Zijn moeder had dezelfde huid, in haar jeugd, prachtige grote groene ogen. Hij was 1.75 mtr. van lengte, in zijn jongensjaren deed hij veel aan hardlopen en hoogspringen, en verder speelde hij alleen maar tennis, in zoverre ik me als klein meisje van toen kan herinneren. Hij was anders dan de andere jongemannen, zijn vrienden. Hij was eerzuchtig en scherpzinnig, steeds om zijn positie te verbeteren.

487. F/O Piloot M.G. Maurice Moor.

488. Sgt. M.L.V. Hass in betere tijden met zijn cabriolet.



PAGE 13

4 LOST LIVES

31 Winnipeggers On Honor Roll

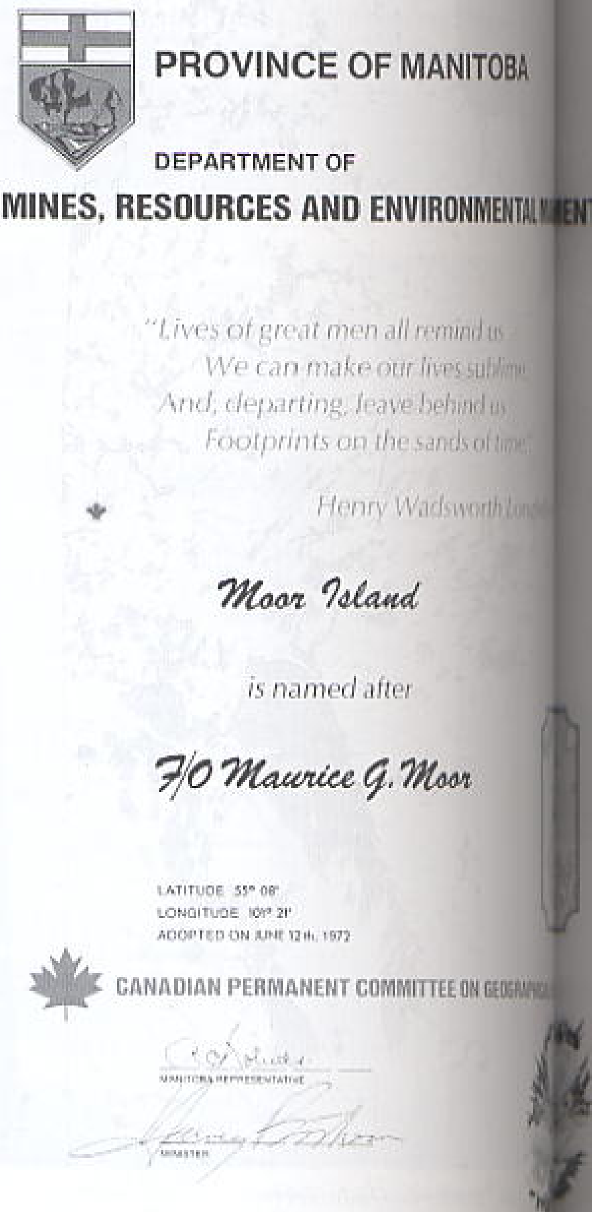
(By The Canadian Press)

OTTAWA, Dec. 18. — Revenue Minister Gibson Friday unveiled an honor roll of the names of 50 members of the staffs of the customs and excise divisions who have enlisted 12 of whom have lost their lives. It was placed on the wall of the Connaught building which houses the department's principal offices.

Employes who have lost their lives on active service include: G. T. Chatwin, D. G. Cowie, W. Frederick and M. G. Moor, all of Winnipeg.

The list of those enlisted includes 27 from Winnipeg and 20 from Vancouver.

489. Berichtgeving in de lokale pers te Canada.



PROVINCE OF MANITOBA

DEPARTMENT OF

MINES, RESOURCES AND ENVIRONMENTAL MANAGEMENT

"Lives of great men all remind us
We can make our lives sublime
And, departing, leave behind us
Footprints on the sands of time"

Henry Wadsworth Longfellow

Moor Island

is named after

F/O Maurice G. Moor

LATITUDE 55° 08'
LONGITUDE 101° 21'
ADOPTED ON JUNE 12th, 1972

CANADIAN PERMANENT COMMITTEE ON GEOGRAPHICAL NAMES

MANITOBA REPRESENTATIVE

MINISTER

Royal Canadian Air Force

This is to Certify that,

Flying Officer M. G. Moor

has been posthumously awarded the Operational Wings of the Royal Canadian Air Force in recognition of gallant service in action against the enemy.

Dated this Fourth day of June 1946

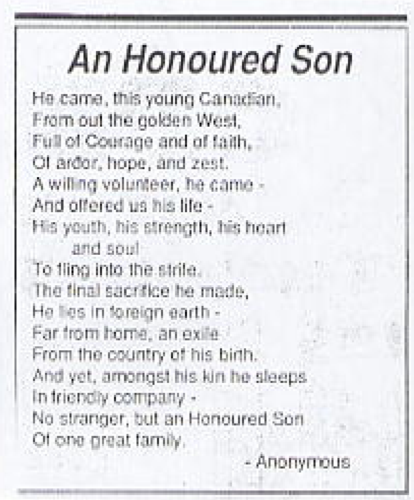
Robert Leckie

ROYAL CANADIAN AIR FORCE
HEADQUARTERS, OTTAWA.

AIR MARSHAL
CHIEF OF THE AIR STAFF.

492. De oorkonde die de familie na de oorlog ontving.

490. F/O Piloot M.G. Moor in betere tijden.



An Honoured Son

He came, this young Canadian,
From out the golden West,
Full of Courage and of faith,
Of ardor, hope, and zest.
A willing volunteer, he came -
And offered us his life -
His youth, his strength, his heart
and soul
To fling into the strife.
The final sacrifice he made,
He lies in foreign earth -
Far from home, an exile
From the country of his birth.
And yet, amongst his kin he sleeps
In friendly company -
No stranger, but an Honoured Son
Of one great family.

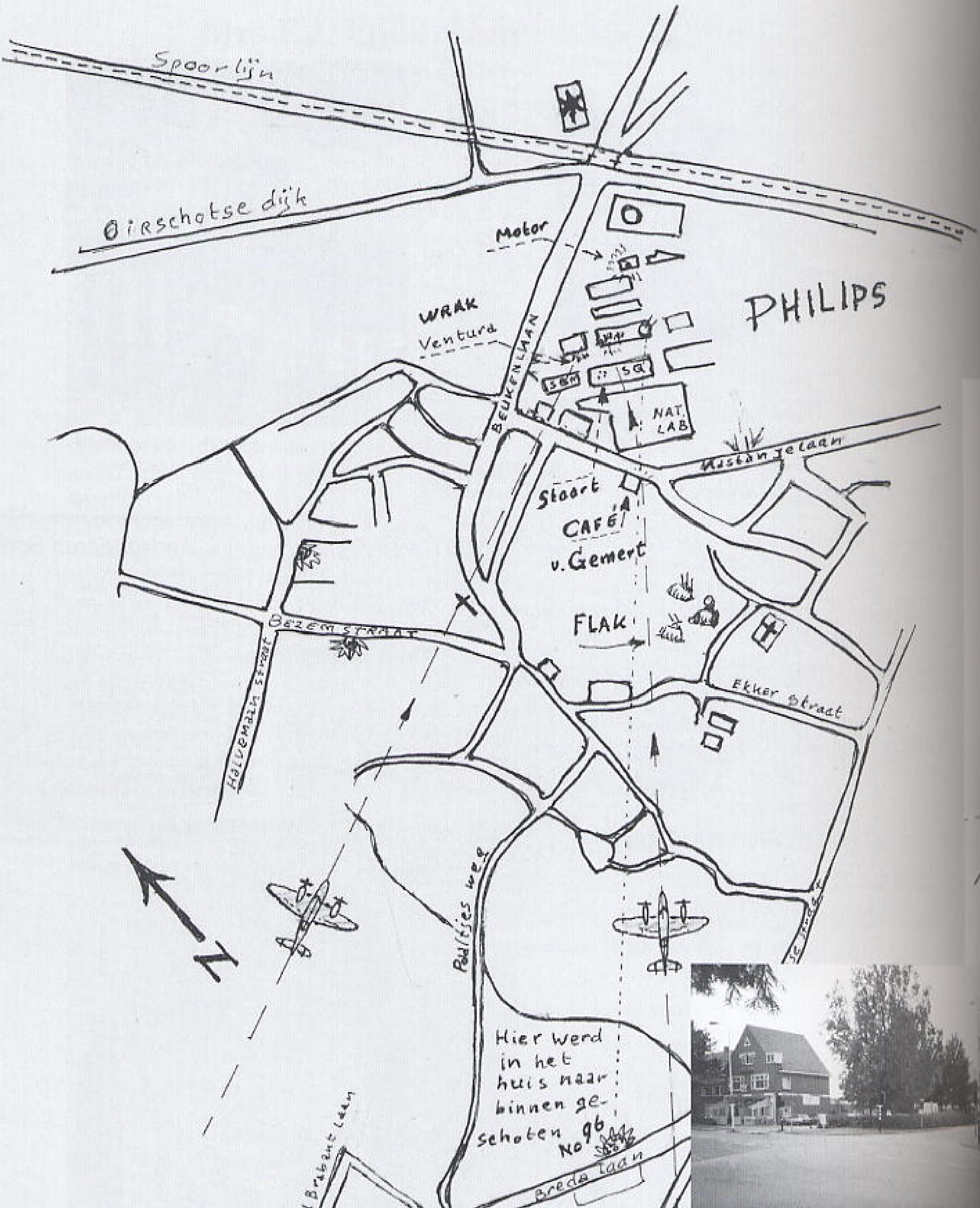
\- Anonymous

491. Het gedicht van vele moeders.

493. F/O piloot M.G. Moor in vliegersuitrusting.

494. In Canada werd een eiland naar F/O Maurice G. Moor genoemd. Zie het kleine eikenblad en de coördinaten voor de locatie.

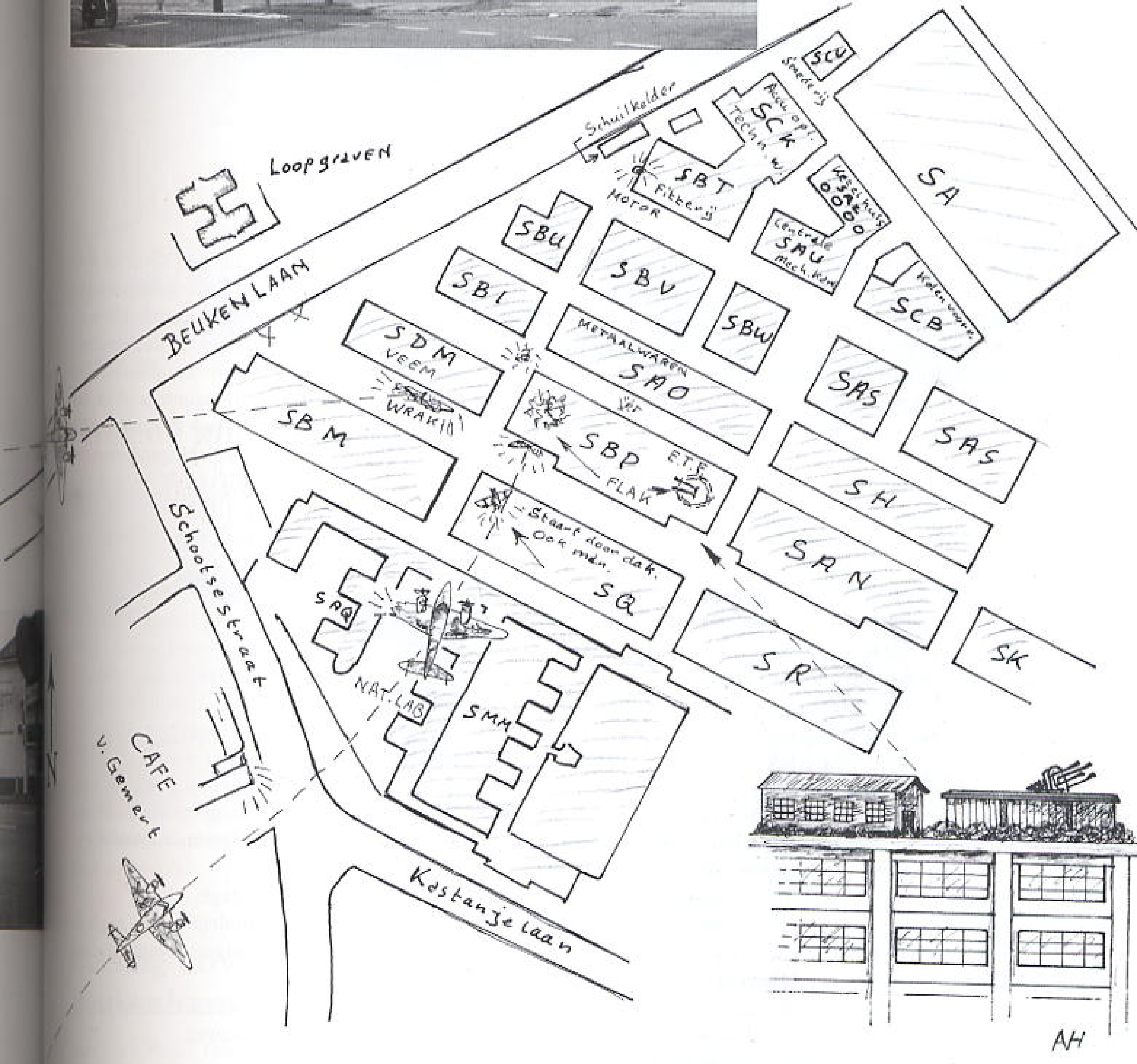
495.



496. *De vliegroutes van de Ventura's die crashten in de Philips gebouwen. Hr. A.C. van Hamburg maakte 60 jaar later dezelfde tekening.*

497. *Rechts café "Corner House" (in 1942 café Van Gemert). Hier tussen door vloog de Ventura en ramde rechts boven de deur de hoek. Hierna vloog deze de laatste seconden over het Philips Nat. Lab. naar het Philips gebouw SBP. (Foto auteur).*

498. Hier vloog de Ventura richting Philips gebouw SBP zich te pletter. Het Nat. Lab. was in die periode lager (1997).

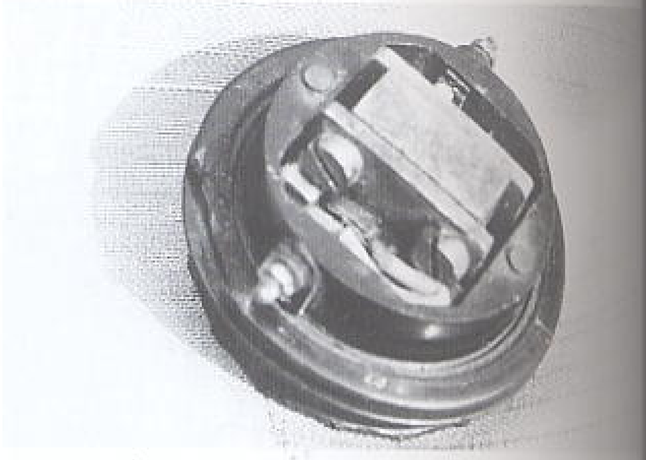


499. Close-up tekening van de twee Ventura's. Tekening Hr. A.C. van Hamburg.

De granaten boorden zich in de keuken.

Hr A. van Hamburg, Lochemstraat 1; 1942, 10 jaar

Een vliegtuig vloog bijzonder laag. Mogelijk werd hij vanaf de Philipsgebouwen al geraakt, maar misschien door FLAK van het vliegveld?
Van dit FLAK op de Philipsgebouwen was later de bekisting, waarin vierling geschut stond, versplinterd. Ook werd er door dit FLAK in de Bredalaan naar binnengeschoten. Dit was op nummer 96. Man en vrouw waren in de keuken bezig. De kinderen zaten aan tafel, in de huiskamer, om te eten.
De granaten boorden zich in de keuken. Man en vrouw werden zwaargewond naar het Diaconessenziekenhuis afgevoerd.
Ze ontvingen 1e klas verzorging met de excuses van de Duitse militaire instanties.
Ook ontvingen ze voor de rest de bezettingstijd het blad "Signal" in huis.
De bekisting van het FLAK dat op het Veemgebouw verscheen kreeg hogere bekisting en ook elders. Door de klap van het vliegtuig tegen de gebouwen is een bemanningslid uit het toestel gevallen. Deze kwam dwars door het glasdak van de Machinefabriek (gebouw SQ).
Er was bij café Van Gemert een oploopje en er lag wat puin. Men zei dat een vliegtuig de muur boven de voordeur geraakt had.



500. Deze schelp van een koptelefoon werd in SBP gevonden na de crash door de Hr. B. Smit (coll. auteur)

Ooggetuigen crashes Philips Strijp

Canada

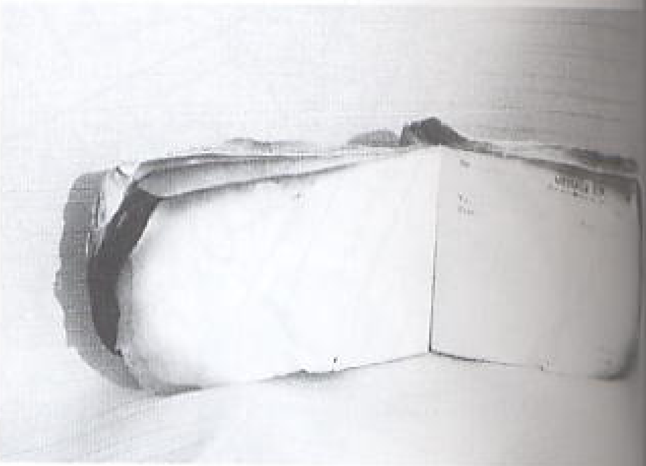
Hr. R. Dost - Philips

Ik werkte bij de ETF (Electro Transformatoren Fabriek) op de vijfde etage. Dit was in gebouw SBP naast het Veemgebouw (SDM) bij Philips.
Een vliegtuig was op onze etage het magazijn ingevlogen. Er lagen daarbinnen vliegtuigonderdelen en alles was verbrand en verkoold.
Ik zag ook nog een voet liggen. Het leek van een donker iemand. Naast de lift lag nog het stoffelijk overschot van een kleine Canadees bemanningslid. Dit was te zien aan een lintje op de schouder met het woord "Canada".

Noodboekje

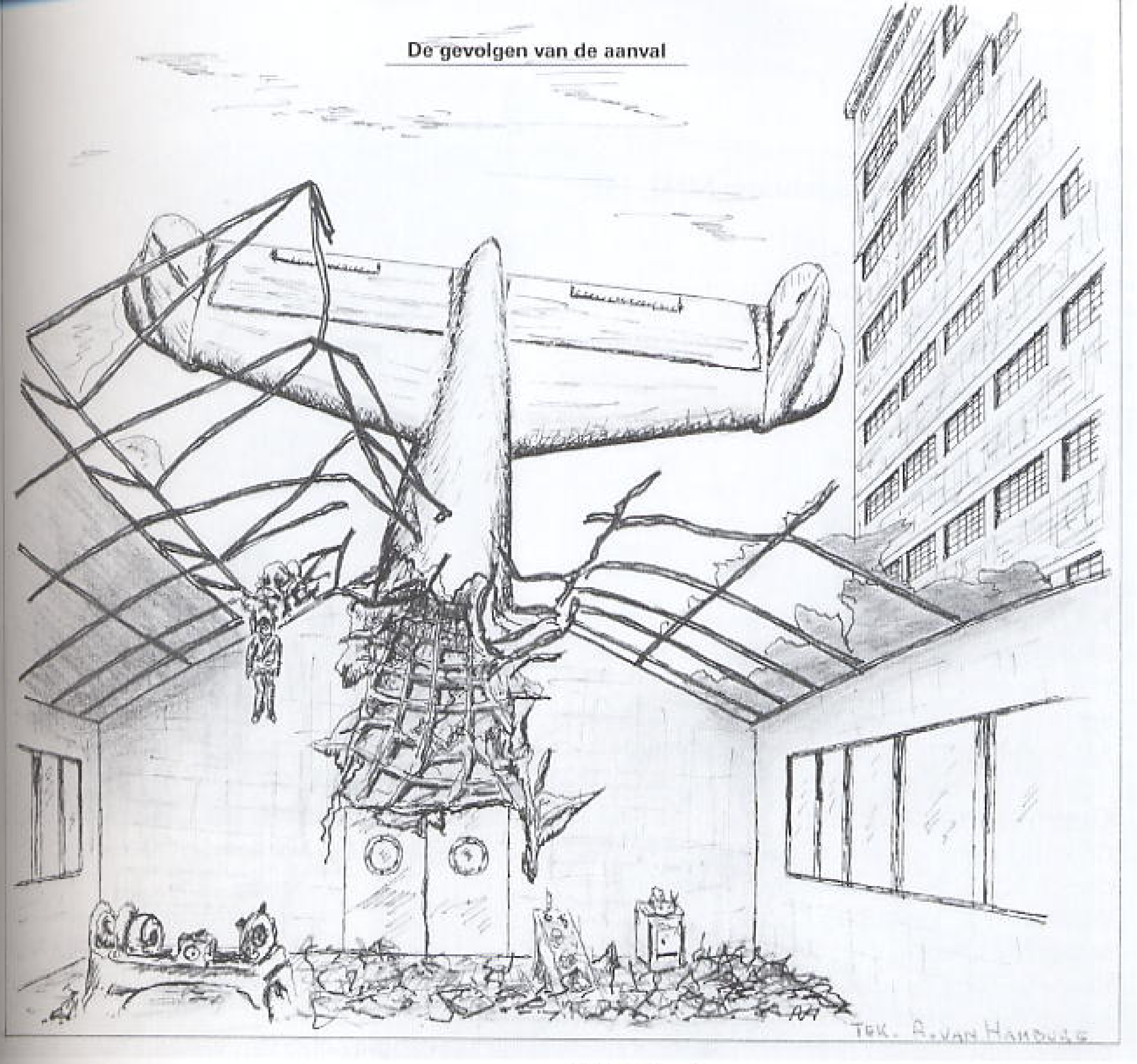
Hr. B. Smit - Philips

Ik werkte in gebouw SBP bij de ETF in de meetkamer, op de vierde etage. Wij maakten lasapparaten, óók voor de Duitsers. Bij de toiletten vloog een toestel naar binnen. Ik zag bij het opruimen een pink liggen. Ik vond een "noodboekje" (zie foto hier onder) van en bemanningslid en een deel van een hoofdtelefoon (zie foto hierboven). Er ging een bom door de verdiepingen boven ons



501. Ook dit "noodboekje" (half verbrand) vond de Hr. B. Smit in SBP (coll. auteur).

en ontplofte op de vierde etage.
Op de puinhopen van de Bedrijfsschool zag ik de volgende dag ingenieur Roetgerink huilend staan met een Engelse helm op!
Op de dag van de aanval was ik in Den Haag en zag de toestellen op de terugweg.



502. Zo bleef de staart van een van de Ventura's en een bemanningslid in gebouw SQ hangen.

Trek de knuppel omhoog!

Hr. J. Reintjes, Nieuwe Dijk, 26 jaar

Ik fietste van Strijp naar huis en reeds op de Nieuwe Dijk. Toen ik een vliegtuig aan zag komen sprong ik van de fiets. Dit was ter hoogte van de Marconilaan. Het toestel was waarschijnlijk al eerder geraakt door afweergeschut. Uit de staart kwamen meters vuur... Ik dacht nog: "Trek de knuppel omhoog!". Blijkbaar ging dit niet meer en zag ik dat het toestel in het Veemgebouw vloog. De Duitse luchtafweer die bij de Marconilaan stond op ieder hoek van het veld, een zogenaamde vierling, draaide de kanonnen nog om te schieten. Toen zagen de Duitsers dat het niet meer nodig was.

Botsing boven de Beukenlaan

Mevr. R. v.d. Pluijm, Canadastraat, 1942; 12 jaar.

Tijdens de aanval veegde ik de kleine spijlenraampjes schoon van condens en zag op dat moment twee vliegtuigen boven de Beukenlaan met elkaar in botsing komen. De twee toestellen knalden omhoog en toen volgde er een grote klap. Ik heb niet gezien dat ze neerstortten, want daar stonden de huizen voor. Later zag ik een toestel in het Philips Veemgebouw hangen en een ander lag op de laagbouw (aut: gebouw SQ). Dit was een gebouw van de Machinefabriek en er was een nikkelinrichting. De vliegtuigen vlogen zo laag dat het geschut op de gebouwen niet zo laag kon richten. Bij die eerste aanval vielen er veel brandbommen. Na die eerste aanval rende iedereen de straat op. Mijn vader rende naar de Beukenlaan en moest bij de tweede aanval daar plat op de grond gaan liggen en de gehele Beukenlaan brandde. Tegenover het Veemgebouw van Philips was een open plek waar een houtverkoop was. Dit alles vatte vlam.
Later zagen we nog een duitser van de richting Philips Bedrijsschool en Kartonnage komen en in onze richting lopen. Hij liep in een grijze pullover en op zijn sokken en hij was half verbrand. De mensen wilden hem helpen, maar dat weigerde hij. In de Plaggenstraat zakte hij in elkaar. Toen

Crashlocatie: Veemgebouw SDM, Philips

Vliegtuig: Ventura
Registratie: AE902 EG-W
Squadron: 487

Basis: Feltwell
Opgestegen: 11.23 uur
Gecrasht: 12.39 uur
Oorzaak: Luchtafweer

Bemanning:

F/S (Pilot) J.L. John Greening, RAF, 533208, †
Sgt. (Nav.) E.C. Mowforth, RAF(VR), 1038399, †
Sgt. (wo/ag) D.H. Harries, RAF(VR), 137756, †
Sgt. (ag) B.H. Thomas, RAF(VR), 1318061, †

Gegevens bemanning:

Greening, John Llewellyn, age 26, son of Frederick R. and Nellie Greening, Cowes, Isle of Wight, plot JJ, grave 131
Mowforth, Eric Charles, plot JJ, grave 132
Harries, Davig Harold, age 32 (on stone 31), son of Thomas and Annie Maria Harries, husband of Joyce Lillian Harries, Bromley, Kent; plot JJ, grave 135
Thomas, Bernard Hadyn, age 21, son of William H. and Ellen G. Thomas, Southall, Middlesex; plot JJ, grave 133

Bemanning is begraven op de Algemene Begraafplaats te Woensel (Eindhoven)

Bron: War Graves Commission

hebben ze hem op een oude fiets naar het Krankenrivier, nabij de Elburglaan, gebracht (aut.: deze Duitser was waarschijnlijk een van de Flakmannen, die van het Philips Bedrijfsschool sprong of viel). Mijn toekomstige man woonde toen in Raamsdonkveer en was aan het voetballen. Hij zag de vliegtuigen zeer laag overkomen.

Een collega rende naar buiten

Hr. W. Schuitema - Philips

Ik was op die zondag op mijn werk in de Fitterij in gebouw SBT bij Philips. Deze Fitterij stond schuin

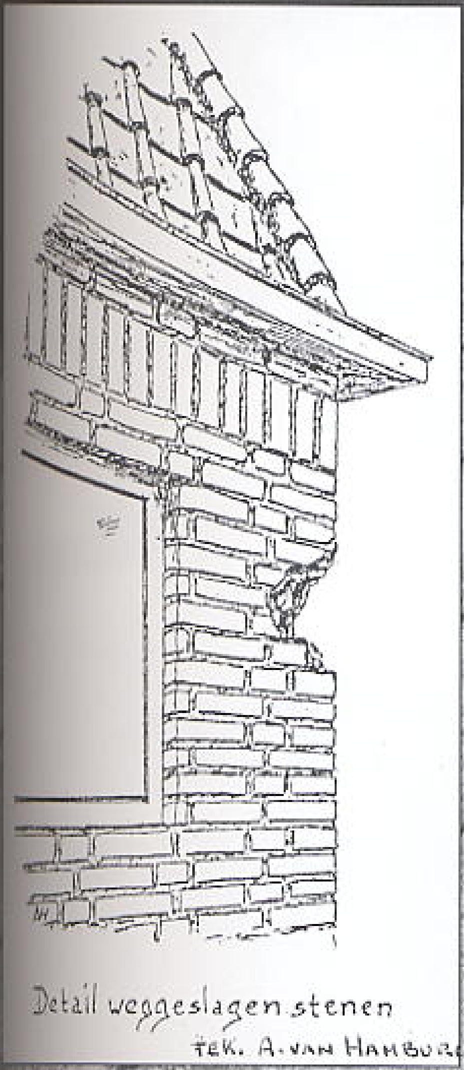
503. Sgt. (nav.) E.C. Mowforth, 487 Squadron.

naast het Ketelhuis, gebouw SAZ. Bij onze Fitterij was een schuilkelder langs het hek bij de Beukenlaan)
Ik hoorde plotseling een vreselijk lawaai en dook onder een grote werkbank. Toen viel er een motor van een vliegtuig door het dak naar binnen. Een collega rende naar buiten richting gebouw SAZ en werd getroffen door een bom. Hij is nooit meer

504. De graven op de Algemene Begraafplaats te Eindhoven

505. Graf Greening

5?? De beschadiging boven de
..r bij Café Van Gemert aan de
S..otsestraat.



..6 Graf Thomas.

506a. Graf Harries.

*508. In gebouw
SDM (Veemge
bouw) werd n
de crash dit
propellerblad
gevonden. De
auteur nam
deze foto enig
jaren geleden
de Philips
Brandweer.*

teruggevonden. Ik heb geluk gehad dat ik er zo goed vanaf ben gekomen.
Er hing een bemanningslid van een vliegtuig in de bovenleiding achter het gebouw SBP.
Een vliegtuig vloog aan de Schootsestraat in het Veemgebouw, gebouw SDM.

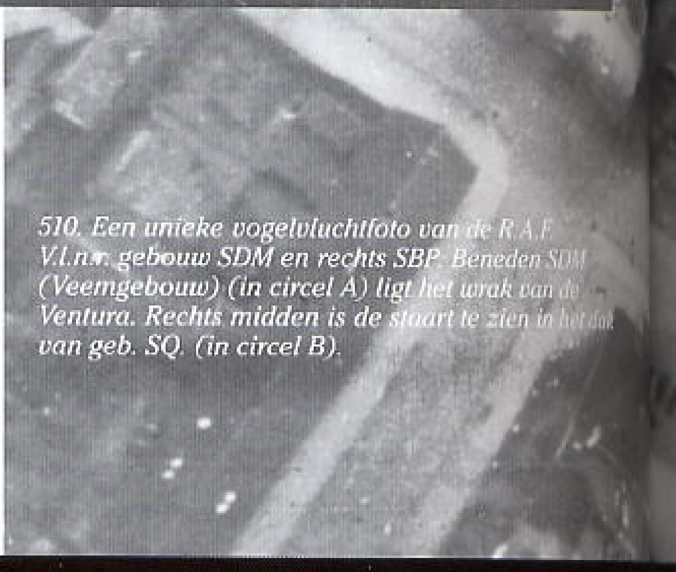
Alle heggen stonden in brand

De heer Van Grinsven, Kastanjelaan

Ik stond in de huiskamer en zag een vliegtuig zeer laag aankomen en scheerde bij de huizen de top uit de kersenboom. De rechtervleugel stond in brand. Ik ging op de stoep kijken en toen kwamen

509. De door de crashes beschadigde Philips gebouwen v.l.n.r. SDM (Veemgebouw) en SBP.

er weer vliegtuigen aan. Alle heggen achter onze huizen stonden in brand. Op het einde van de straat stond de Philips Bedrijfsschool en vier huizen in brand (aut.: vier huizen in Frederiklaan nrs.: 119, 117, 115 en 113). Later zag ik een vliegtuig voor ¾ in het Philips Veemgebouw zitten. De staart stak er uit!



510. Een unieke vogelvluchtfoto van de R.A.F. V.l.n.r. gebouw SDM en rechts SBP. Beneden SDM (Veemgebouw) (in circel A) ligt het wrak van de Ventura. Rechts midden is de staart te zien in het dak van geb. SQ. (in circel B).

A
B

Het leek op een langdurige hagelbui

De heer Klein, Kastanjelaan 91, 1942; 8 jaar

Het was 6 december 1942 en ik woonde op de Kastanjelaan 91.
Zondagochtend, het was bewolkt en het was Sinterklaas en dan krijg je natuurlijk wat. Een van die dingen die ik kreeg was een handje vol geld en dat ging je dan die dag besteden.
Achter in de Schootsestraat was een snoepwinkel, Brok was de naam. Rond een uur op 12 dacht ik, ik ga voor die centen wat snoep kopen. Achter ons huis zijn allerlei verbindingsgangetjes, die o.a. ook in de Schootsestraat uitkomen.
Op mijn gemak ben ik daar naar toe gelopen en heb daar het nodige in de winkel gekocht. Daarna stak ik de Schootsestraat weer over op de plaats waar de Hervormde Kerk staat en liep het gangetje weer in. Toen ik daar liep hoorde ik een onbestemd geluid. Ik wist niet helemaal wat me overkwam. Ik voelde dat er iets ernstigs aan de hand was. Daarna liep ik hard naar huis en ze vingen me al op in die lange tuigen. Op dat moment wisten we dat er een behoorlijk bombardement aan de gang was. We schuilden met het hele gezin in de bijkeuken op de grond en het geluid hield aan. Het leek op een langdurige hagelbui. Dit alles heeft een bepaalde tijd geduurd maar hoe lang dat wist ik niet. Op een gegeven moment wat het over. Bij ons naast stonden een paar huizen flink in brand. Later toen we poolshoogte gingen nemen bleek dat van de winkel waar ik 's ochtends snoep had gekocht niets meer over was. Deze lag helemaal in puin. Het heeft op dat moment best veel indruk op mij gemaakt, zo erg dat je het eigenlijk nooit meer vergeet en dat je het steeds blijft herinneren.

Bron: video-tape "Alleen de herinnering is gebleven" Hr. H.E.A. Grijze

Flink mijn handen verbrand

De heer Pluijmers, Platanenlaan 60, 1942

Ik kan me nog herinneren dat het zondag 6 december was ongeveer half 2. Er kwamen vliegtuigen over de St. Trudokerk en over ons huis. Ze waren heel erg laag en vlogen richting fabriek. We hoor-

Crashlocatie: Schoolstraat, Woensel (Eindhoven)

Vliegtuig:	Ventura
Registratie:	AE940 YH-T
Squadron:	21
Basis:	Methwold
Opgestegen:	11.27 uur
Gecrasht:	12.39 uur
Oorzaak:	Luchtafweer

Bemanning:

F/L (Pilot) K.S. Kenneth Smith, 82499, †
F/L (Nav.) W. Wallace Martin, DFC, RAAF, 402450, †
Sgt. (wo/ag) W.P. Gregory, RAF(VR), 961670, †
Sgt. (wo/ag) A.T. Milton, RAF(VR), 1378025, †

Gegevens bemanning:

Smith: Kenneth Samuel; plot JJ, grave 140
Martin, Wallace, age 23, son of John and Mary Martin, Murrurundi, New South Wales, Australia, plot JJ, grave 137
Gregory, Walter Percy, age 23, son of Stanley and Fanny Gregory, Acocks Green, Birmingham, plot JJ, collective grave 141-146
Milton, Arthur Thomas, age 33, son of Arthur Edward and Bertha Selina Mary Milton, husband of Olive Rhonwen Milton, Greenford, Middlesex, plot JJ, collective grave 141-146

Bemanning is begraven op de Algemene Begraafplaats te Woensel (Eindhoven)

Bron: War Graves Commission

den dat ze bommen gooiden op de ambachtsschool. Ik ben toen hard naar de fabriek gerend om te zien wat er te doen was. Ik was nauwelijks daar en toen kwamen de vliegtuigen plotseling terug. We doken in de gang bij de mensen waar de deur open stond en bleven binnen totdat het weer voorbij was.

Toen ik thuis kwam waren er brandbommen op het dak gevallen. We zijn toen op het dak geklommen, daarbij heb ik nog flink mijn handen verbrand. Daarna hebben we met doeken en dekens deze fosforgranaten eraf gehaald.

Later hoorden we nog dat er een vliegtuig met zijn vleugel café van Gemert geraakt had en later in de fabriek gevlogen was. Ik heb persoonlijk gezien dat deze in de fabriek zat maar hoe het met de piloot afgelopen is wist ik niet. Later vernam ik dat die omgekomen was.

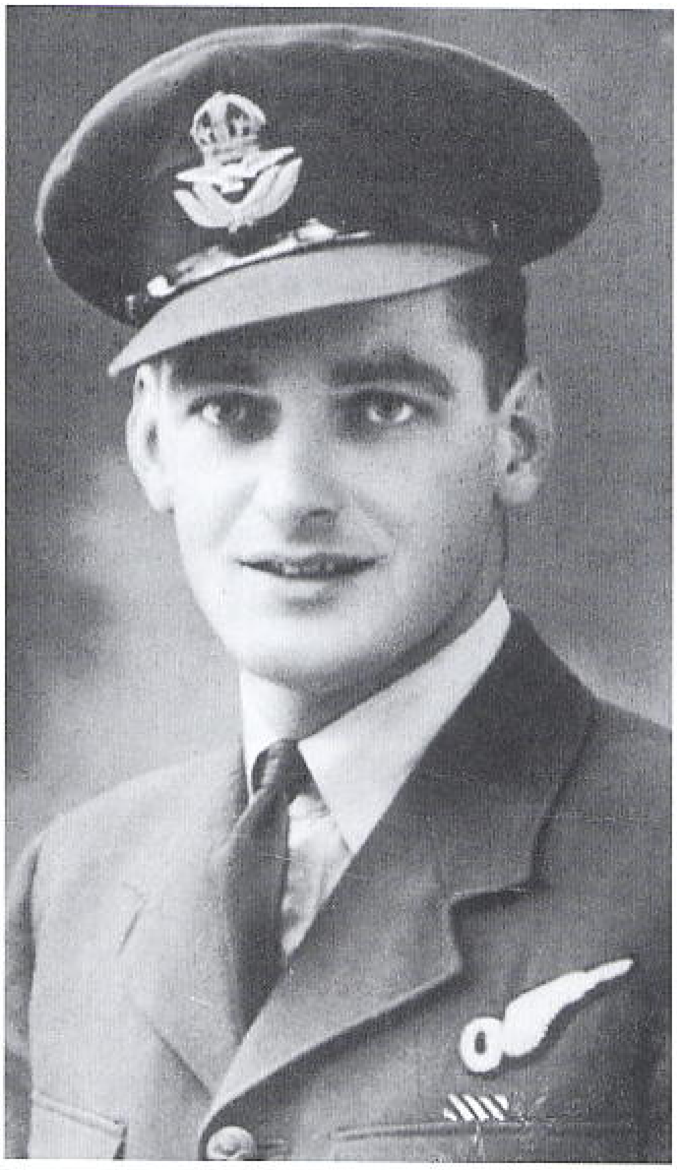
Bron: video-tape "Alleen de herinnering is gebleven"
Hr. H.E.A. Grijze

Flight Lieutenant Wallace Martin D.F.C. R.A.A.F.

Wallace Martin, een knappe jonge kerel, bijna 1.80 mtr. lang en in de maand van zijn 21-ste jaar, legde in Sydney, New South Wales in Australië, de eed af om "zijn koning te dienen in de luchtmacht van het Gemenebest van Australië voor de duur van de oorlog plus twaalf maanden daarna, of eerder mits wettig ontheven, ontslagen of verwijderd". (Dit laatste woord zou tragischerwijs profetisch blijken te zijn). In zijn burgerleven was hij een "veeweider" wat, zoals ze mij hebben verteld, een veeknecht was die schapen of vee hoedde. Sinds September 1937 had hij ook enige tijd bij het 16e Light Horse (machinegeweer) Regiment doorgebracht, daarmee bevestigend dat hij ook een ruiter was.

Bij de medische keuring, die op dezelfde dag plaats vond, bleek dat zijn gezichtsvermogen en gehoor perfect waren, zijn gewicht precies bij z'n lengte paste en dat hij, in medische zin, in voortreffelijke conditie was, geschikt voor de topfunctie van piloot bij de luchtmacht-reserve.

Op 1 mei 1940 had hij in Rossmore, Murrurundi, gesolliciteerd om vlieger te worden en op 19 Augustus kreeg hij de bevestiging dat hij was aangenomen, met de oproep voor opkomst in werkelijke dienst. Zijn eerste stationering bij de Royal Australian Air Force (RAAF) was op de Nr. 2 I.T.S. (Initial Training School) in Bradfield Park, bij Sydney, waar de basis-opleiding werd gegeven aan Air-Force recruten. Door zijn tijd bij het Machinegeweer Regiment zal heel wat hiervan overbodig zijn geweest, maar het hielp om de tijd te vullen in afwachting van een schip dat hem, als klaarblijkelijk piloot in aanleg, naar Canada



511. F/L (Nav.) W. Wallace Martin. Hij was door 464 Sqn. Uitgeleend aan 21 Sqn. voor te navigeren.

zou brengen. Zijn rang was destijds de laagste bij de luchtmacht: Aircraftman 2e klas (A/C2). Hij werd geplaatst op cursus nr. 4 (waarnemers) om als mogelijk bemanningslid de basis-opleiding in Canada te gaan volgen in de categorie van "Waarnemer" hetgeen eerst zo heette maar later: "Navigator" werd en ook enige opleiding tot boordschutter inhield.

In deze periode van de oorlog waren er, speciaal bij de R.A.F. in Groot-Brittanië, veel van de actieve vliegtuig-bemanningen "erks" (erks: RAF omgangstaal-term voor Aircraftman, of ze nu 2e of 1e klas waren of leidinghebbend). Het waren geen piloten – deze moesten sergeant of hoger zijn maar ze deelden wel de verantwoordelijk-

heden en gevaren in de lucht, zonder de extra inkomsten van rang of soldij op de grond waar de onder-officier en officier recht op had. Dit was lompweg een oneerlijke situatie en toen Winston Churchill Eerste-Minister werd, verordende hij dat alle vliegtuigbemanningen van de luchtmacht de rang van sergeant of hoger moesten krijgen en in vliegtuigen met meerdere bemanningsleden de piloot, ongeacht zijn rang, de "captain" van de bemanning was. Dat betekende dat tijdens de uitvoering van een vliegopdracht, de piloot in het vliegtuig de baas was over een Squadron Leader Navigator.

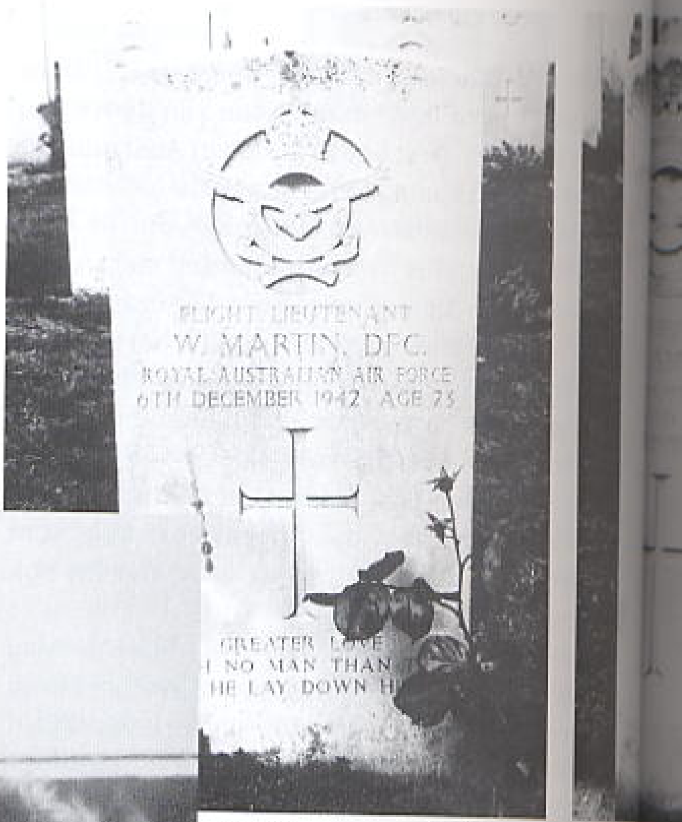
Wallace was in Bradfield Park tot vroeg in November 1940 toen hij aan boord ging van een boot op weg, via de Stille Oceaan, naar Canada. Hij was nu L.A.C. (Leading Aircraftman).

Zijn schip, de naam ervan is niet bekend, stak redelijk veilig de Oceaan over aangezien dit was voordat Japan mee ging doen aan de oorlog. Het moet voor hem welhaast een vakantie-vaartocht zijn geweest die langer dan een maand duurde, hoewel het op de boot toch wel heel erg vol was vergeleken met het aantal passagiers aan boord in vredestijd.

Na het aanmeren in Vancouver ging de reis verder oostwaarts per trein, dwars door de Rockies, naar Alberta waar hij in Edmonton uitstapte, om vanaf 23 December 1940, leerling te worden van de nr. 2 Lichtwaarnemer School. Toen ging hij naar G.B. Op 11 december 1941 was hij in Upwood en Moor en verhuisde hij daarna naar Holme-on Spalding Moor naar het 458 Sqn R.A.F. In 1942 werd hij overgplaatst naar het 107 Sqn te Great Nassingham, bij de Bostons.

In augustus 1942 kwam hij bij het 464 Sqn, maar werd uitgeleend door 21 Sqn voor de aanval op Eindhoven als navigator

512. Twee zussen en een broer van Wallace Martin bij een monument tijdens een herdenking van de W.O. II doden in Australië.



514. De graven op de Algemene Begraafplaats te Eindhoven.

513. Wallace Martin was ook een verwoed rodeo-rijder.

Het verhaal van de verloofde van Wallace Martin.

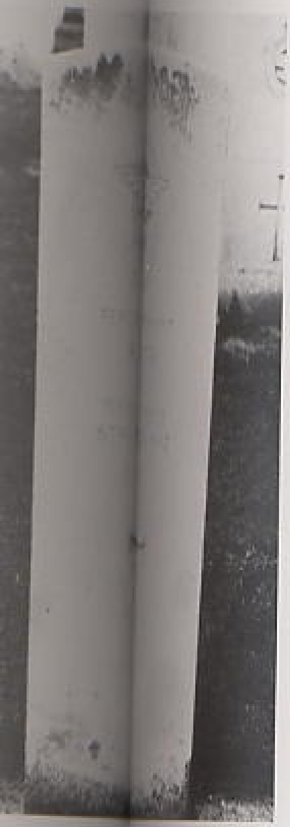
Hij was mijn verloofde en we zouden binnen enkele weken gaan trouwen. Oorlog brengt zeer veel tragedies en gebroken harten teweeg. De tijd gaat wel voort, maar wij vergeten niet...

Hij was een uit een familie van zeven, op een uitgestrekte vee-farm, een wedstrijd-ruiter die mee deed aan rodeo's en bekers won en rosettes voor mij, die zestien jaar oud was toen ik hem ontmoette. Hij was toen net een en twintig, 1,85 mtr. lang, heel knap en perfect, zachtaardig en vriendelijk.

Ik had het grote geluk een ander te vinden en ermee te trouwen....

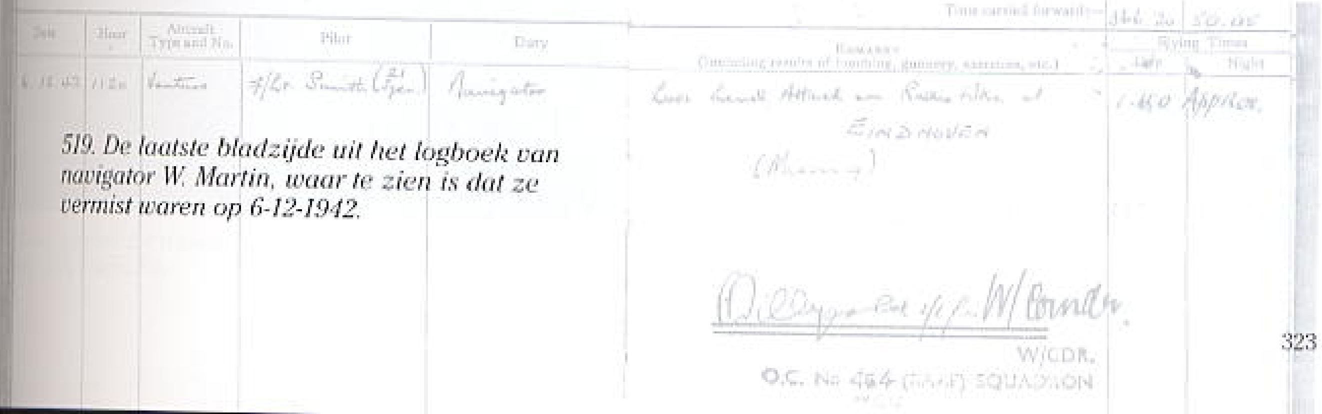
County Londonderry
Jessie Roemmele
20 maart 2001

518. *Mrs. J. Roemmele, de verloofde van Wallace Martin bij zijn graf op de Algemene Begraafplaats te Eindhoven tijdens de 4 mei viering.*



516.

517.



519. *De laatste bladzijde uit het logboek van navigator W. Martin, waar te zien is dat ze vermist waren op 6-12-1942.*

Ooggetuigen crash Schoolstraat

Spijkers van de Timmerwerkplaats

Hr. J.W. Gelsing, Schoolstraat 31, 1942; 12 jaar

We waren binnen en hoorden op straat ineens een verschrikkelijk lawaai. We hoorden vliegtuigen en het inslaan van de bommen. We kropen allemaal in de klerenkast.
Toen het rustiger werd gingen we naar buiten. We roken de kruitlucht en de hele straat lag vol zand en spijkers. Er was in de tuin van een huis aan de Zoutmanstraat een bom gevallen. Daar kwam dat zand vandaan. De spijkers kwamen van de timmerwerkplaats van Van Straten. Ook daar was een bom gevallen.
Er kwamen weer vliegtuigen aan en we renden snel terug naar binnen. Van hetgeen toen gebeurde kan ik me nog herinneren dat er buiten een grote vuurgloed was.
Toen het rustig was gingen we opnieuw naar buiten. Bij onze overburen op nummer 30 en 32 bleek een vliegtuig gevallen te zijn. Alle huizen waren door de luchtdruk flink beschadigd maar er waren in onze straat geen doden of gewonden. Al snel kwamen Duitse soldaten in onze straat vragen of er Engelsen verstopt waren. De bemanning, hoeveel weet ik niet, was echter dood. Zij zijn in de dagen na het bombardement door de Duitsers geborgen.
Nadien moesten we nog tweemaal het huis uit omdat er nog bommen tot ontploffing gebracht moesten worden.

Na de mis gingen we naar een tante

Hr. A.H.M. Coenen, Runstraat, 1942; 16 jaar

Zoals gewoonlijk gingen wij, Vader en broer naar de hoogmis van 11 uur in de Pauluskerk, hoek Boschdijk-Frankrijkstraat.
Na de mis gingen we naar een tante wonende aan de Frankrijkstraat 78 om ongeveer 12.15 uur.
We waren goed en wel binnen toen we werden opgeschrikt door een geweldig kabaal, de ruiten trilden, alles rammelde. We wisten niet wat er

520. De timmerwerkplaats van aannemer Van Straten kreeg een voltreffer.

aan de hand was, maar al gauw was het duidelijk dat er een bombardement aan de gang was op de Philipsfabrieken.
Vliegtuigen kwamen laag over de huizen. Ik herkende meteen de Bostons (van vliegtuigtypes wist ik al wat van). Vanuit het voorraam zag ik in de richting van de Kronehoefstraat een vliegtuig neerkomen. Later hoorden we dat het in de tuinen van de Schoolstraat gevallen was (aut. dit was een Ventura).

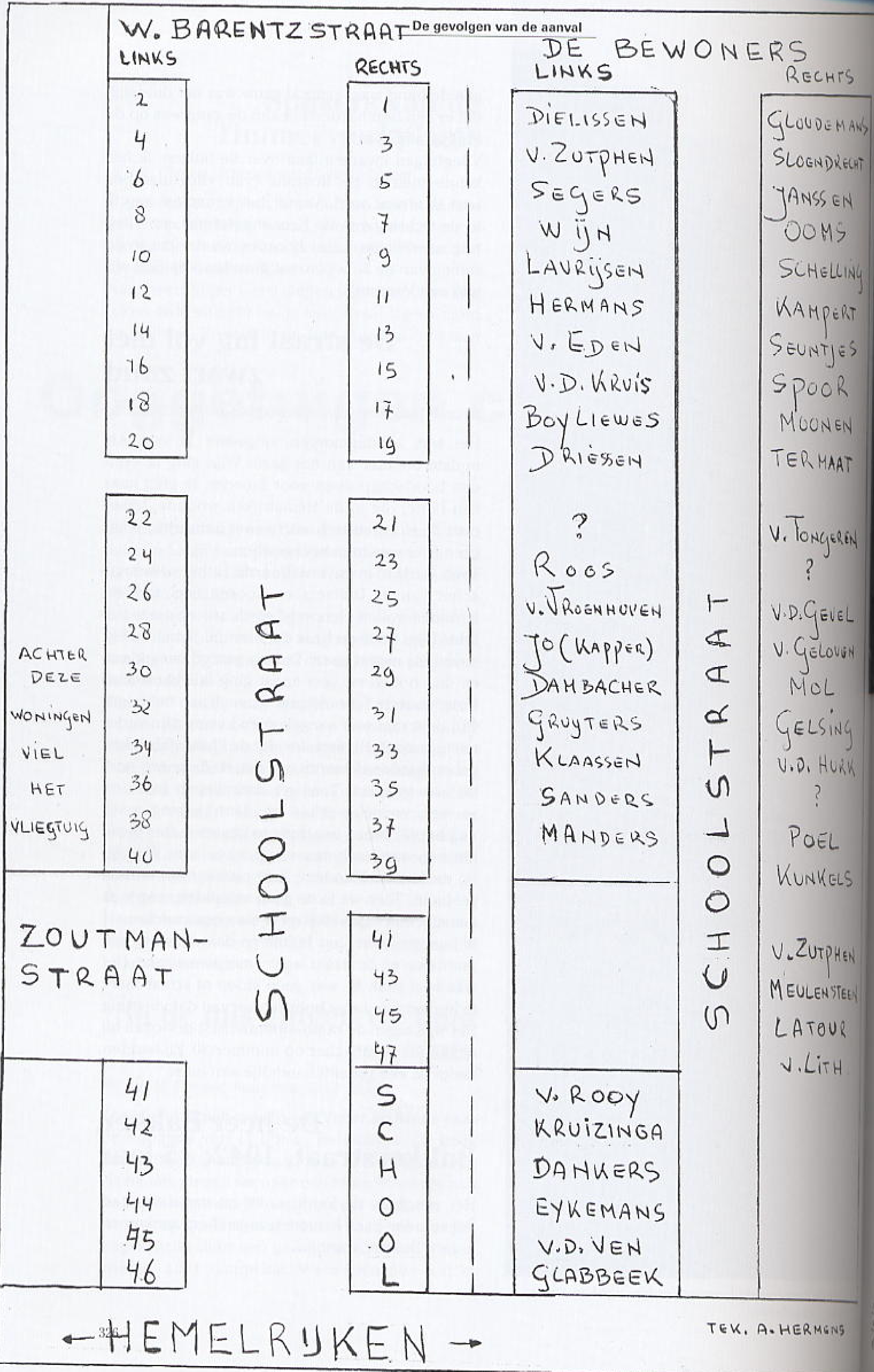
De straat lag vol met zwart zand

Mevr. W. van Bree-Wijn, Schoolstraat 8, 1942; 12 jaar

Het was zondagmorgen, ongeveer 11 uur. Als oudste dochter van het gezin Wijn ging ik even een boodschap doen voor moeder. Ik ging naar een tante, die in de Hemelrijken woonde, tegenover de Huishoudschool, te voet natuurlijk, want geen fiets was toen heel gewoon.
Toen ik daar even was hoorde ik het afweergeschut van de Duitsers en hoorde heel snel de bommen vallen Het werd even stil en toen vertelde mijn tante en haar dochter dat ik beter vlug naar huis moest gaan. Dus zo gezegd, zo gedaan en met hollen en veel angst ging ik weer alleen terug naar de Schoolstraat. Toen ik aan het begin van de straat was aangekomen kwam mijn vader mij tegemoet. Hij vertelde dat de Philipsfabrieken gebombardeerd waren en dat ik daar erg kort bij was geweest. Toen we daar liepen hoorden we een vreselijk geluid en daarom gingen we nog harder lopen om thuis te komen. Later bleek het een aangeschoten vliegtuig te zijn. Wij zijn bij de familie Manders, Schoolstraat 36, binnen gevlucht. Toen we in de gang schuilden volgde er een afschuwelijke klap en er was een vuurzee.
Wij gingen toen naar buiten en daar was het een puinhoop en de straat lag vol met zwart zand. Het was heel raar. Er was geen stoep of straat meer te herkennen. Later hoorden we van dat vliegtuig. Het was tegen de radio-antennemast gevlogen bij de familie Dambacher op nummer 30. Zij hadden, dacht ik, een groentehandeltje aan huis.

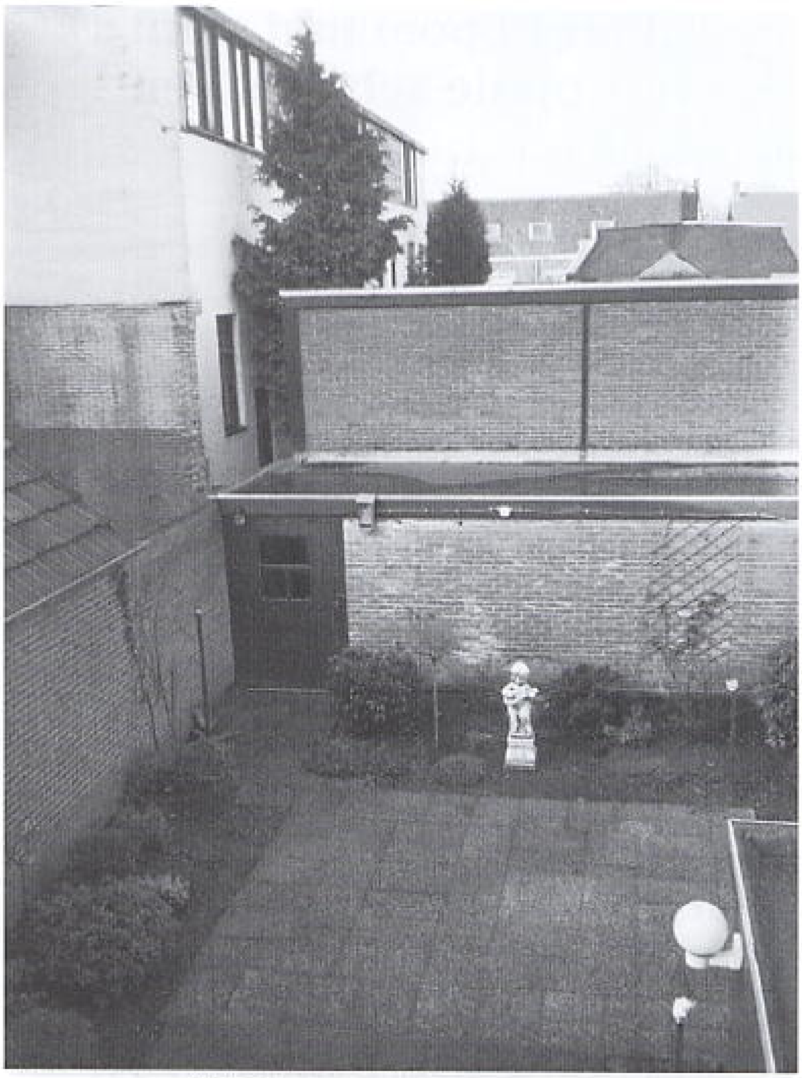
De heer Bakker, Bakkerstraat, 1942; 15 jaar

Het vliegtuig, de Ventura, kwam vanaf de stad. Wij stonden in de kamer en zagen hem aankomen. .... zei: "Duiken, want ....".


W. BARENTZSTRAAT
DE BEWONERS
LINKS
RECHTS
2
4
6
8
10
12
14
16
18
20
22
24
26
28
30
32
34
36
38
40
41
42
43
44
45
46
1
3
5
7
9
11
13
15
17
19
21
23
25
27
29
31
33
35
37
39
41
43
45
47
SCHOOL
ACHTER DEZE WONINGEN VIEL HET VLIEGTUIG
ZOUTMAN-STRAAT
SCHOOLSTRAAT
SCHOOLSTRAAT
DIELISSEN
V. ZUTPHEN
SEGERS
WIJN
LAURIJSEN
HERMANS
V. EDEN
V.D. KRUIS
BOY LIEWES
DRIESSEN
?
ROOS
V. VROENHOVEN
JO (KAPPER)
DAMBACHER
GRUYTERS
KLAASSEN
SANDERS
MANDERS
V. ROOY
KRUIZINGA
DANKERS
EYKEMANS
V.D. VEN
GLABBEEK
GLOUDEMANS
SLOENDRECHT
JANSSEN
OOMS
SCHELLING
KAMPERT
SEUNTJES
SPOOR
MOONEN
TERMAAT
V. TONGEREN
?
V.D. GEVEL
V. GELOVEN
MOL
GELSING
V.D. HURK
?
POEL
KUNKELS
V. ZUTPHEN
MEULENSTEEN
LATOUR
V. LITH
HEMELRIJKEN
TEK. A. HERMANS

321
Scho
(On

522. De verwoeste binnenplaats van aannemer Van Straten in de Vriesstraat. Het hoge gebouw links was de borstelfabriek. Op de achtergrond "De School".



523. Enkele jaren geleden nam de auteur een vergelijkingsfoto. "De school" is nog boven de nieuwbouw te zien.

Toen draaide het toestel linksom en stortte neer tussen de Van Kinsbergenstraat en de Schoolstraat.

Houten kratten

Heer Van Hout, Van Kinsbergenstraat

Ik ging kijken bij het bergen van de omgekomen bemanning van het toestel achter de Schoolstraat. De lijken waren volgens mij maar een halve meter lang en zwaar verkoold.

De Duitse soldaten stonden in de houding met het geweer in de arm. De lijkkisten zagen er uit als houten kratten en werden per bakfiets afgevoerd. Het toestel, de Ventura, viel bij een "brood N.S.B.-er" in de tuin.

Ik zag, dat het bewuste toestel de bommen verloor, die vielen in de Piet Heinstraat en op de hoek Schoolstraat - Zoutmanstraat.

De stelten waren nieuw van Sinterklaas

Mevr. P. Klugers-v.d. Gevel, Schoolstraat 25, 1942; 11 jaar

Ik woonde in de Schoolstraat nr. 25. Toen de aanval kwam was ik met mijn stelten aan de overkant van het ouderlijk huis en schrok zo dat ik met mijn stelten door het raam naar binnen viel. De stelten waren nieuw van St. Nicolaas! Het vliegtuig viel volgens mij achter nr. 30 in mijn straat. Het toestel kwam tegen de hoge antennemast die achter in de tuin stond. Hieraan waren de antennedraden bevestigd voor de huizen in de buurt. Ik rende door het pad en was er als eerste bij. De staart van het toestel lag schuin omhoog en er stak een been uit het toestel. Ik zag het toestel vanaf de stad aankomen.

Er viel ook een bom in de Zoutmanstraat bij de familie Van de Ven.

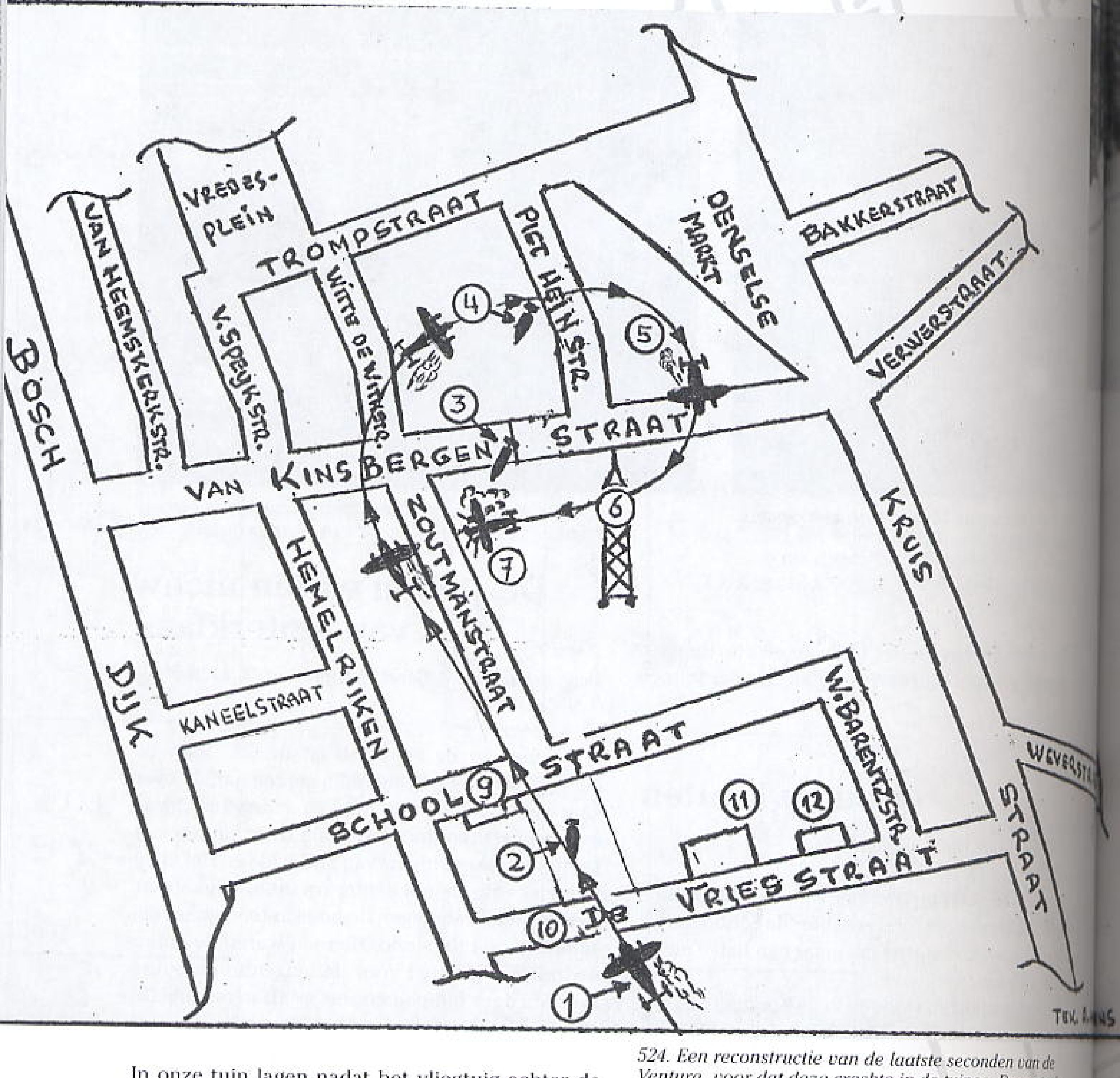
Ik speelde later in de krater.

...schematische plattegrond van de ...straat met de bewoners van toen. ...voorbehoud).

Perenboom met stam op de schoorsteen

Fam. Bakers, Van Kinsbergenstraat

Wij kregen een voltreffer. Mijn moeder, 3 broertjes en 2 zusjes werden gedood. Mijn invalide vader en oom waren op dat moment naar het zangkoor.



In onze tuin lagen nadat het vliegtuig achter de Schoolstraat en onze straat viel lege bommenrekken. Onze perenboom werd nog door het vliegtuig geraakt en lag later met zijn stam op de schoorsteen.

524. Een reconstructie van de laatste seconden van de Ventura, voor dat deze crashte in de tuinen. De centrale radiomast werd geraakt. Het was een wonder dat het vliegtuig niet op de huizen viel. Een heldendaad van de piloot?

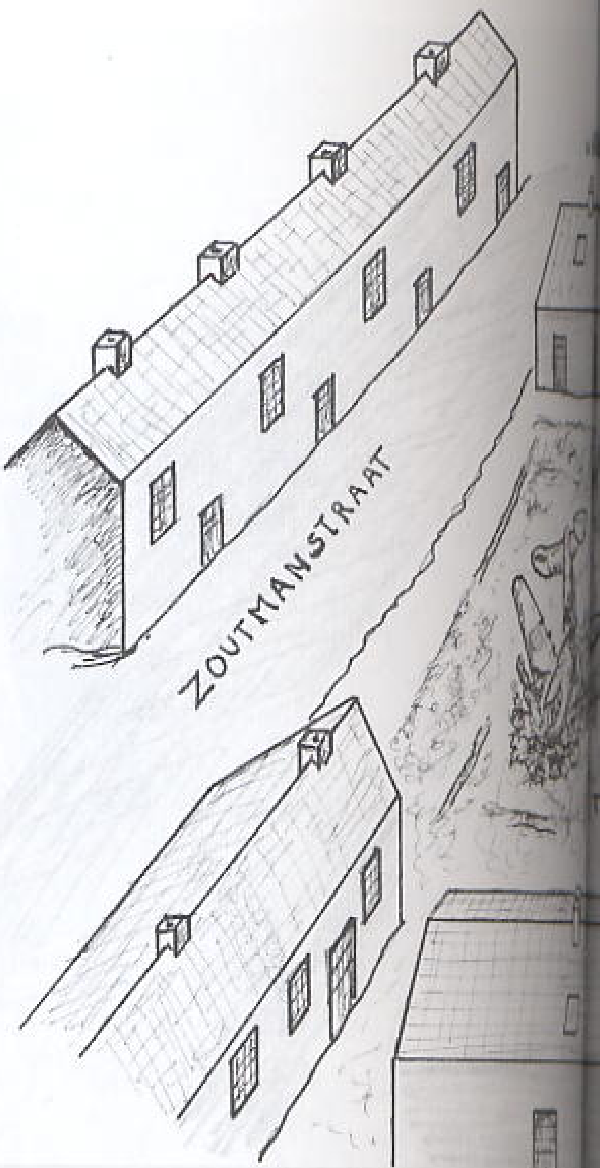
525. *De Schoolstraat in betere tijden, links achter de huizen viel de Ventura.*

De koffiepot die op het theelichtje stond vloog in duizend stukjes

Mevrouw Van Bragt, Schoolstraat, 1942; 11 jaar

Het was 6 december en ik wilde juist naar een vriendin van ons mamma gaan, naar Betje Klaassen in de Schoolstraat en ik hoopte dat Sinterklaas daar ook iets voor mij zou hebben gebracht. Hoewel ik elf jaar was hoopte ik toch nog iets te krijgen. Je kan nooit weten. De vrouwen zaten gezellig koffie (surrogaat) te drinken en ik kreeg een beker chocolademelk met een beschuit. De kachel snorde en het was lekker behagelijk warm binnen. Niets wijst er op dat dit een bijzondere en aparte Sinterklaasdag zou worden, die heel lang bij de mensen in hun gedachten blijft gegrift. Dan gaat een huisgenoot van mevr. Klaassen de hond even uit laten en opeens komt hij met een vaart het tuinpad opgerend en roepend: "liggen, liggen, een brandend vliegtuig!".
Hij was net met de hond binnen toen er een geluid kwam alsof de wereld verging. Boem! Rook en vuur en de koffiepot die op het theelichtje stond vloog in duizend stukjes. De ramen uit de sponningen, de vitrage brandend aan de roeden. Als kind wist ik niet wat er aan de hand was, ook niet dat de Philipsfabrieken gebombardeerd werden, dat hoorde ik later.

526. *Volwassenen en kinderen staan bij de diepe krater op de binnenplaats van aannemer Van Straten.*

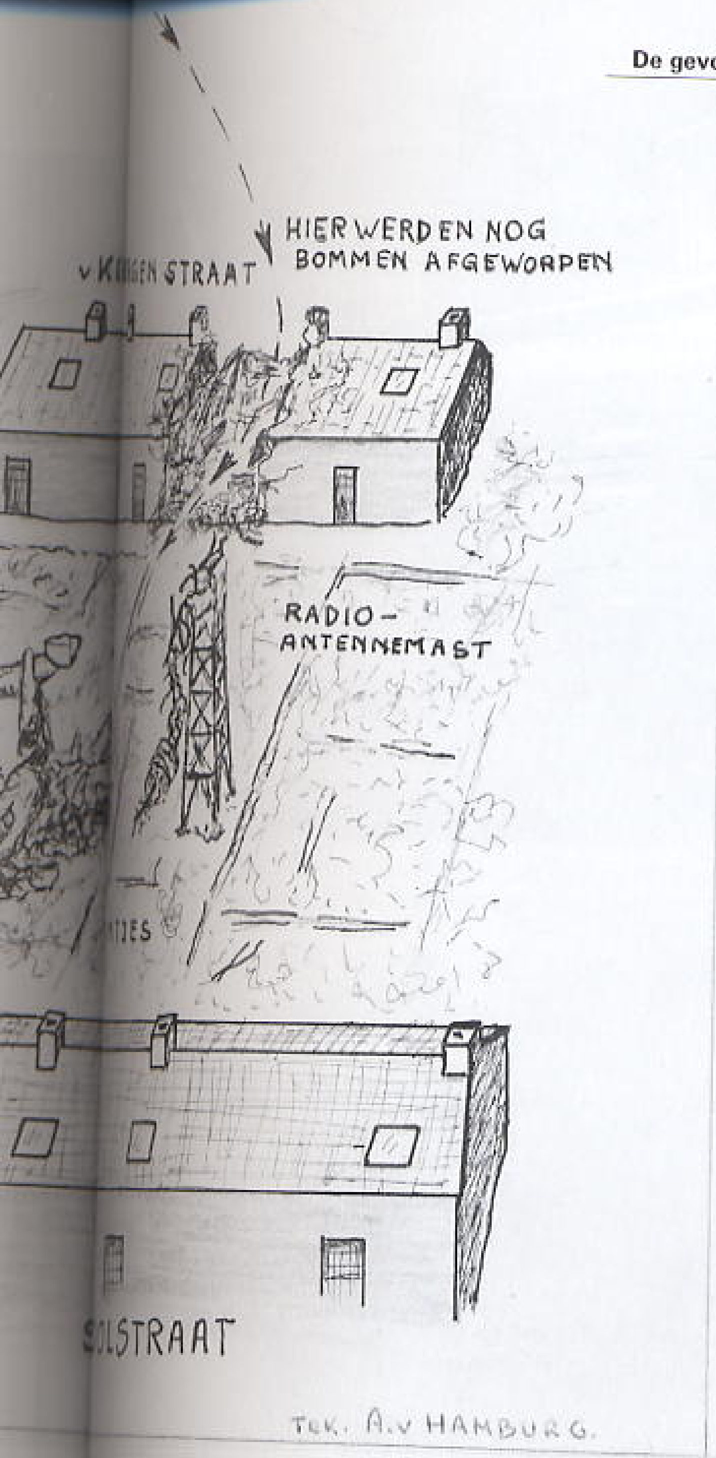


527. *Een tekening van de crash in de Schoolstraat.*

Op eens een gebons op de voordeur. Duitsers. We moesten naar buiten, naar de overkant bij vreemde mensen. Iedereen was in paniek. Maar ik voelde me veilig bij mijn mama, want wat weet je als kind van zulke gevaren die kunnen ontstaan na het neerstorten van een vliegtuig. Ik weet alleen nog dat de hele straat vol lag met spijkers van aannemersbedrijf Van Straten uit de Vriesstraat. Ook dat er heel veel huizen vernield waren door het voorval, maar daar weet ik niet zoveel meer van. Het was voor mij gewoon 6 december 1942 en ik had toch best nog al wat gekregen van Sinterklaas. In het vliegtuig dat neergestort was zaten nog twee personen en ook nog de bommen, die zijn later tot ontploffing gebracht. Mijn moeder had die twee piloten nog in het vliegtuig zien zitten. Ze zei: "Het waren net twee bruine turfjes".
Mevrouw Klaassen had in haar achtertuin een hele grote mast staan voor radioaansluiting in de omgeving en daar was het vliegtuig in zijn glijvlucht tegen aan gevlogen en heeft zich toen in de grond geboord. Dat moet dan ook onze redding en van andere bewoners zijn geweest. Anders was hij misschien op de huizen terecht gekomen.

Bron: Eindhovens Dagblad

528. *De crashlocatie enkele jaren geleden. Het is nu een kinderspeelterrein. Op de achtergrond de torenspits van de St. Petruskerk aan de Kloosterdreef. (Foto auteur)*



Die stoute Engelsen

Hr. A.C. Bergmans, Piet Heinstraat 17, 1942; 15 jaar

Wij woonden in de Piet Heinstraat op nummer 17. Mijn zus Bep van veertien en ik, 15 jaar, zaten op die zondag te snoepen, want de Sint had net gereden! We hoorden plotseling een hevig gerommel alsof er onweer op een afstand was. Mijn moeder, 41 jaar, kwam met mijn broertje van vijf op de arm in paniek de achterdeur binnen roepend: "Eindhoven gaat eraan! Eindhoven gaat eraan!".

Even tevoren had ze nog even een praatje over de heg gemaakt met buurvrouw Wernaart.

Met z'n vieren dromden we samen bij de deur naar de keuken. Ik stond het dichtst bij het achterraam, schoof de vitrage opzij en zag een vliegtuig vlak boven ons huis richting Woenselse Markt vliegen. Op datzelfde moment wat alles zwart om mij heen. Ik zag en hoorde niets meer! Even later kwam ik weer bij en zag dat we met z'n vieren tussen het puin zaten. Het plafond was schuin naar beneden gekomen. Zo ontstond een driehoekige ruimte met een uitweg naar het achterraam waar ik net doorheen had gekeken naar het vliegtuig. Dit toestel had ongetwijfeld de bom afgeworpen die bij ons buren Wernaart op het huis viel. Moeder Wernaart en haar zoontje Jantje kwamen om. Vader was niet huis.

Toen wij aan de achterkant van het huis stonden stroomden de mensen toe en was er een ontzettend gehuil en geschreeuw.

Dan kwam de tweede aanvalsgolf en iedereen rende weg. Met mijn broertje van vijf kroop ik in de krater en hoorde ergens de kapotte waterleiding lopen. Mijn broertje zei toen een zinnetje: "Die stoute Engelsen!". Ik keek over de rand van de krater en zag een vliegtuig neerstorten tussen de Van Kinsbergenstraat en de Schoolstraat. Een half uur na de aanval zat de schuilkelder op de Woenselse Markt nog vol met biddende mensen. Ik ben bij de Schoolstraat gaan kijken. Dat vliegtuig lag in de tuinen langs de Zoutmanstraat. Er stond daar een ladder om het dak dicht te maken. Ik ben daar op het dak geklommen. Dit is voor een zestienjarige geen probleem. Maar zoals beweerd werd lagen er nog niet ontplofte bommen dus .... wegwezen!

Het toestel schoot pijlsnel omhoog.

529. Verbijstering bij de kinderen die een kijkje namen bij de aannemer Van Straten in de Vriesstraat.

Heer Verhagen, Van Speijkstraat 7

Op het moment van de aanval was ik op het voetbalveld bij de Kruisstraat. Daar ben ik op de grond gaan liggen. Later ging ik naar de Van Kins-

530. Achter deze panden viel de Ventura. Inmiddels zijn deze huizen weg en is er nieuwbouw. Foto: auteur.

531. Een unieke foto van de gecrashte Ventura in de tuinen achter de Schoolstraat. In het midden zijn de resten van de staart te zien. Het staartwiel zit nog in de kast. Geheel links ligt een deel van de romp.

bergenstraat. Daar was bij de familie Bakers, een sigarenzaak, een bom gevallen.
Er viel ook nog een vliegtuig achter de Schoolstraat.

Het toestel schoot pijlsnel omhoog

Hr. C. Rijken, Sint Rochusstraat

Het was 's-middags half een. Wij zaten met ons allen aan het middagmaal, toen wij plotseling door een ontzettend lawaai werden opgeschrikt. Het geluid van vliegtuigmotoren, luchtafweergeschut, ontploffende bommen en mitrailleurs.
Vanaf het dak van mijn woning zag ik een aantal Bostons komende vanuit het westen, laag in de richting van de Philips Fabrieken vliegen. Van mijn punt uit gezien, lieten sommige van hen hun bommen in het verlengde van de St. Rochusstraat vallen.
Explosies en rookwolken waren duidelijk te zien. Enkele minuten na het vertrek van de Bostons, naderden vanuit iets meer noordelijke richting

een aantal bommenwerpers, welke ik onmiddellijk als Ventura's herkende en geweldig door Duits luchtafweergeschut onder vuur werden genomen.
Plotseling ontstond er brand in de rechtervleugel van een van de Ventura's. Het toestel schoot pijlsnel omhoog om kort daarop als een steen naar beneden te vallen. Later vernam ik dat dit toestel op een open terrein nabij de Schoolstraat was neergekomen en dat alle inzittenden daarbij om het leven gekomen waren.
Toen de laatste Ventura's vertrokken waren hingen boven de stad grote rookwolken en was het lawaai van de vele branden duidelijk hoorbaar.

532. *Nogmaals een overzicht van de schade bij aannemer Van Straten.*

533. *De auteur nam in 2002 een vergelijkingsfoto. Het ziet er nu vrediger uit met deze kinderspeelplaats. Het hoge gebouw, voormalige hoedenfabriek Van Spoorenberg, op de achtergrond ziet men ook op de foto 531 op de pagina hiernaast.*

Nieuwsgierig als ik was, heb ik daarna de fiets gepakt en ben richting centrum gegaan. Het Stratumseind en de Wal waren reeds afgesloten. Bij de Bergstraat werd ik teruggestuurd. Op dat moment kwam een eenzame Mosquito over de stad gevlogen om op film de resultaten van het bombardement vast te leggen.
Op weg naar huis zag ik nog op de Dommelbrug in de Jan Smitzlaan twee niet geëxplodeerde bommen liggen.

Mevr. J. van Dongen-v.d. Water, Boschdijk, 1942; 8 jaar

Het was die zesde december 1942 een spannende dag. Er was tegen ons gezegd; "Dit jaar gaat Sint Nicolaas voorbij want het is oorlog en er is niets te krijgen". Dat was geen prettig gedachte voor ons. Ik was acht jaar en de oudste van de kinderen. Dan verwacht je toch nog wel iets! De jongste

534. De kerststal van de Fam. V.d. Water, die het bombardement overleefde. Nog ieder jaar siert deze stal de huiskamer.

was tien maanden en lag nog een groot gedeelte van de dag in bed.

En wat een verrassing, we waren toch niet helemaal vergeten. Traditiegetrouw had opoe weer voor de appels en de gebreide truitjes gezorgd. Die truitjes waren meestal streepjespatroon en gebreid van uitgetrokken garen. Ook de klompjes waren een vast onderdeel van het pakket. Meestal wisten we al zo'n beetje wat er zou komen.

Maar Sinterklaas was ook vooruitziend geweest. Het mooiste cadeau was een kerstbeeldengroep. Die mocht met Kerstmis gezet worden. Voor ons toen niet het belangrijkste cadeau, maar het zou wel een van de belangrijkste familiebezittingen in ons gezin worden.

Nog vol van het Sinterklaasfeest en onkundig van wat er ging gebeuren speelden we in de tuin met de dingen die we gekregen hadden. Er was altijd wel iets bij met wieltjes zoals de houten trekeend en het biezen poppenwagentje.

536. Nog een unieke foto met het wrak van de Ventura achter de Schoolstraat. Tegen de huizen van de Van Kinsbergenstraat op de achtergrond rechts, ligt een deel van een vleugel.

535. De auteur bij de graven van de R.A.F. bemanningen die het leven lieten bij de aanval van 6-12-1942.

537. De auteur nam deze foto in 2002 van de Van Kinsbergenstraat. Hier vielen de bommen en erachter lag het vliegtuig.

Opeens hoorden we het vreselijke lawaai van een bombardement. Even later het angstaanjagend geluid van een vliegtuig dat, parallel aan de Boschdijk, rokend en knallend heel laag over onze tuinen vloog. Ik verloor het uit het oog toen het over de huizen van de Van Kinsbergenstraat verdween. Vlak daarna kwam het vliegtuig echter met een doffe klap in een van de tuinen van de Schoolstraat neer. Toen werd het akelig stil.
Mijn vader, die ook in de tuin was, zat op zijn hurken om ons allemaal vast te houden. Een veilig gebaar, want we huilden en trilden van schrik.

538. De graven van de Ventura-crew die op de Nieuwe Dijk crashte.

Vader was naar de kerk

Mevr. C. Fietelaars-De Lepper, Kloosterdreef, 1942; 20 jaar

Ik weet nog goed dat het vliegtuig in de Van Kinsbergenstraat neerkwam. Ook waren er bommen gevallen bij het gezin van Cor Bakers. Het was een groot gezin, naar ik meen met 9 kinderen.
Vader Cor Bakers was op dat moment niet thuis, maar was naar de kerk. Moeder met 4 of 5 kinderen zijn omgekomen.
Mijn man werkte toen bij Philips op de afdeling Radiobuizen. Als het bombardement 3 dagen eerder was geweest, was mijn man waarschijnlijk ook een slachtoffer geworden.

539.

540.

541.

Kistje met shag

Hr. J. v.d. Heuvel, Nieuwe Dijk 46, 1942; 8 jaar
Hr. H. v.d. Heuvel, Nieuwe Dijk 46, 1942; 10 jaar
Hr. P. v.d. Heuvel, Nieuwe Dijk 46; 1942; 12 jaar

Het vliegtuig vloog ter hoogte van het plafond het dak eraf. Er brak brand uit. Vader kwam de trap af rennen en riep: "Die vallen het Veemgebouw van Philips aan!" Henk en ik kropen in het meterkastje. Ik trapte in een spijker en kreeg toen snel een klomp aan mijn voet. Vader had nog gewuifd naar de piloot van een ander toestel dat laag over kwam. Onze Piet had een kistje met shag in zijn handen, dat hij van de Sint kreeg. Maar na de aanval was het kistje leeg.Het toestel dat bij ons binnenvloog had eerst nog de schoorsteen van aannemer Van Rooy geraakt. Een houten lantaarnpaal was doorzeefd met scherven. Toon van de Ven kwam bij ons binnengelopen. De bemanning lag langs de heg bij de familie Geerings. Het toestel kwam van de richting Strijp. Op de slaapkamer van vader en moeder hing een kruisbeeld met aan weerszijde een communie schilderijtje.

Ooggetuigen crash Nieuwe Dijk

Crashlocatie: Nieuwe Dijk Woensel (Eindhoven)

Vliegtuig:	Ventura
Registratie:	AE945 SB-E
Squadron:	464
Basis:	Feltwell
Opgestegen:	11.20 uur
Gecrasht:	12.39 uur
Oorzaak:	Luchtafweer

Bemanning:
F/S (Pilot) B.M. Beverly Harvey, RCAF, R88469, †
W/O (Obs.) B. Marrows, RAF(VR), 905358, †
Sgt. (wo/ag) J.B.A. MacPherson, RAF(VR), 1194240, †
Sgt. F. Proctor, RAAF, 8063, †

Gegevens bemanning:
Harvey, Beverly Morton, plot JJ, collective grave 141-146
Marrows, Basil, age 32, son of Arthur Robert and Ruth Marrows, husband of Aurelia Marrows, Henfield, Sussex, plot JJ, collective grave 141-146
MacPherson, Joseph Butler Alexander, age 28, son of Thomas Atkinson Wade and Margaret Butler Alexander MacPherson, Edinburgh, plot JJ, collective grave 141-146
Proctor, Farquharson, age 21, son of Farquharson and Winifred Proctor, Brighton East, Victoria, Australia, plot JJ, grave 134

De bemanning is begraven op de Algemene Begraafplaats te Woensel (Eindhoven)

Bron: War Graves Commission

De muur werd vernield, het kruisbeeld was wonderwel nog heel en het glas van een schilderij was kapot. In de kelder waren door de hitte de weckflessen gesmolten. Henk zat vast onder het puin. Drie van de bemanning waren totaal verbrand. Bij de vierde was de borstkas nog intact en heeft nog om hulp geroepen.

542. Hier was in die periode De Nieuwe Dijk. Nu is dit de Verschaffeltstraat.

Emmers water over het dak

Hr. J. Reintjes, Nieuwe Dijk, 1942; 26 jaar

Toen ik thuiskwam zag ik tot mijn grote verbazing dat een vliegtuig drie daken van de zes woningen had gevlogen. Van vliegtuig en bemanning was weinig meer over. Ik zag nog een been liggen.

Bij mijn ouders heb ik een stuk vleugel van het dak gegooid. Het huis en de andere huisgenoten waren behouden. Ik zat boven op de nok van het dak en Joep Wennekens in de goot. Zo gooiden wij de emmers water over het dak, die wij van beneden aangereikt kregen. Het was één grote chaos.

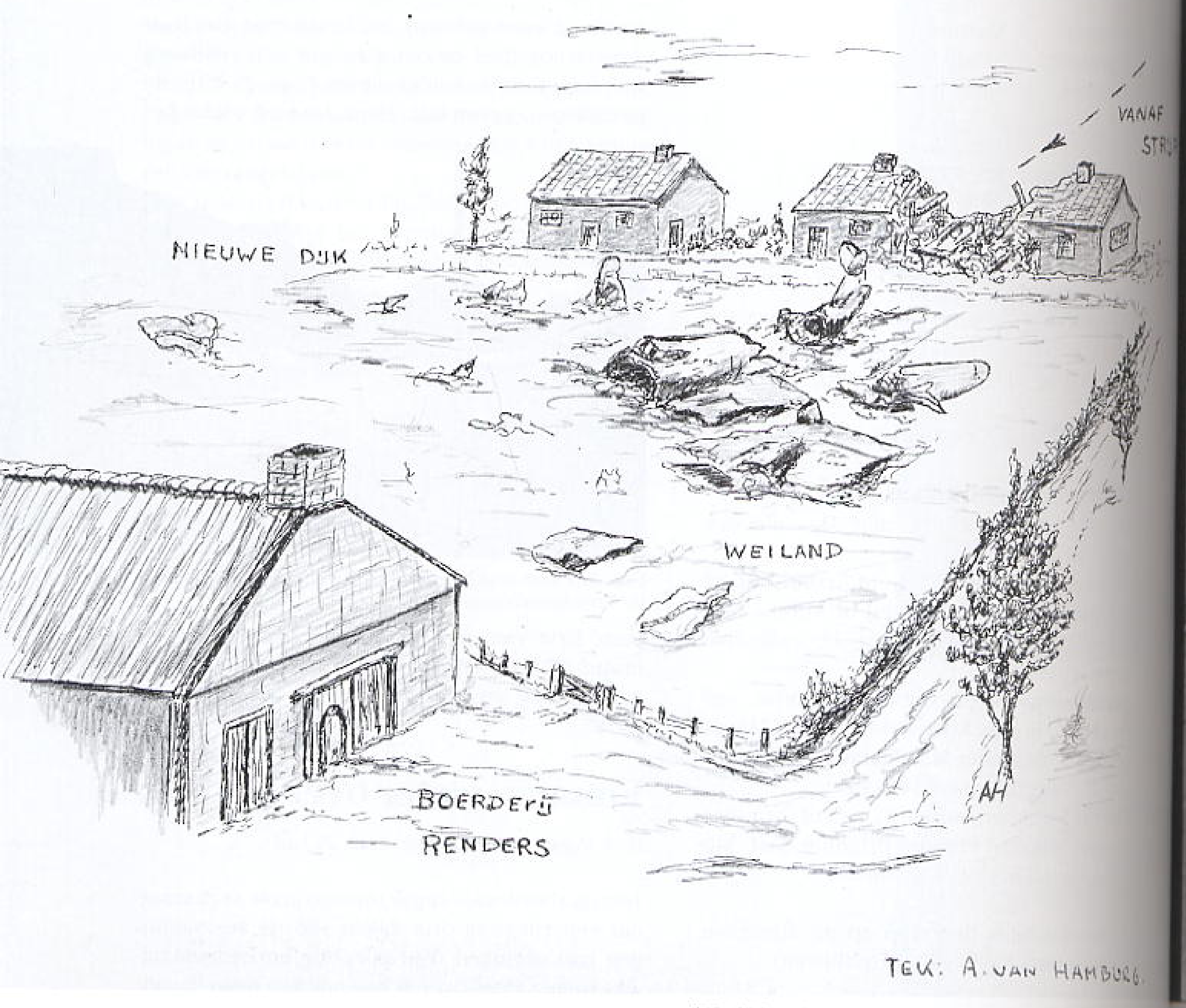
Hr. G.L. Renders, Kattenhof, 1942; 8 jaar

Hij keek vanuit de koeienstal richting Nieuwedijk tijdens de aanval. Het vliegtuig zag hij bij Toon van Rooij rechts door het huis heengaan. Daarna kwam het toestel bij oom Naris in de weide terecht. Hij ging na de aanval kogels zoeken.

Brandend laag over de Pauluskerk

De heer A.H.M. Coenen, Runstraat, 1942; 16 jaar

Mijn vader, broer en ik waren na de hoogmis van 11 uur in de Pauluskerk naar een tante gegaan in de Frankrijkstraat en maakten daar de eerste aanvallan mee op de Philipsfabrieken. Toen het na enkele minuten rustig werd gingen mijn broer en ik uit nieuwsgierigheid naar buiten. We liepen de Frankrijkstraat uit richting Marconilaan. We zagen zware rookwolken opstijgen uit de Philipsfabrieken in Strijp. Vooraan in de Marconilaan aangekomen bij het Esso-benzinestation zien we weer een groep vliegtuigen door de rook komen aanvliegen. We vluchtten als hazen terug naar



543. 60 jaar later tekende Hr. A. van Hamburg de crash op de Nieuwe Dijk.

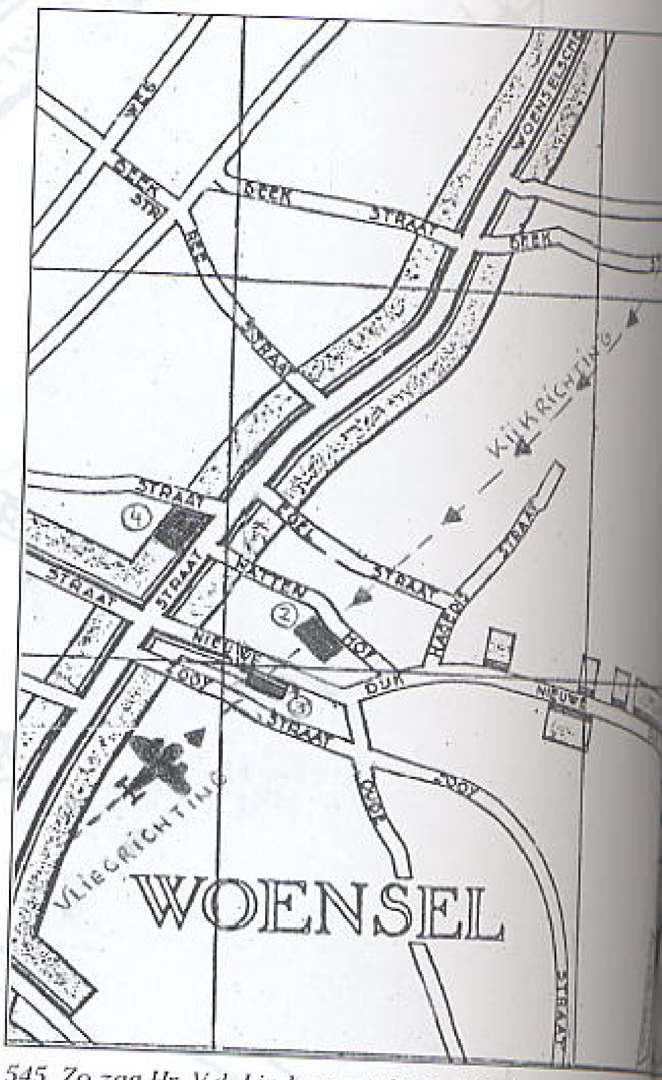
544. *Ruim een week later maakte de R.A.F. deze historische luchtfoto van Eindhoven. In de cirkels vonden de crashes plaats. Links midden Philips Strijpcomplex. Geheel boven Nieuwe Dijk (1). In het midden de Schoolstraat (2). Boven Woensel Noord hangt lage bewolking.*

de Frankrijkstraat nabij de Pauluskerk terwijl de vliegtuigen zeer laag over ons heen scheerden. Een van de toestellen kwam brandend laag over de Pauluskerk gevlogen richting Woenselsestraat. Het was duidelijk een "Ventura". Van de schrik zijn we tegen een laag muurtje gedoken om te schuilen nabij de Pauluskerk. Waarschijnlijk is dat toestel neergekomen op de Nieuwe Dijk. Een dag later zijn we nog naar de ravage gaan kijken. Toen het weer rustig werd zijn we snel terug gerend naar het huis van mijn tante. Aan Sinterklaas hebben we niet veel meer gedacht. Ik woonde toen in de Runstraat. Thuis aangekomen hoorden we allerlei verhalen over het bombardement en iedereen was hevig geschrokken. Het vriendinnetje van mijn jongste zusje, wat bij ons thuis was wilde vlug naar huis natuurlijk. Mijn zusje zou haar naar huis brengen. Ze woonde in de Piet Heinstraat. In die straat aangekomen kwamen ze tot de ontdekking dat het ouderlijk huis van haar vriendinnetje er niet meer stond. Er was een voltreffer op gevallen. Haar ouders mankeerden gelukkig niets.

Het stond helemaal in brand

Hr. B. v.d. Linden, Stoutheuvelweg, 1942; 19 jaar

Vanuit mijn ouderlijk huis zag ik het vliegtuig aankomen. Het stond helemaal in brand. Wij hadden een boerderij aan de Stoutheuvelweg en ik zag het door mijn slaapkamerraam. Onze straat liep ongeveer parallel aan de Woenselsestraat. Het toestel ging eerst door een rij huizen aan de zuidzijde van de Nieuwe Dijk. Deze panden vlogen in brand. Daarna ging het toestel, wat er nog van over was, naar de overkant van de straat richting Kattenhof. Dit was een sintelpad waar de boerderij van Naris Renders stond. Deze boerderij werd ook vernield. De brokstukken lagen verspreid rond de boerderij.



545. Zo zag Hr. V.d. Linden vanuit zijn huis de crash op de Nieuwe Dijk.

Hr. K. Nijssen, Woenselsestraat 239

In die tijd woonden wij in het midden van de Woenselsestraat. Met enkele vrienden zaten wij op het dak van het huis naar de vliegeniers te zwaaien. Ze zwaaiden terug met kaarten. Ze vlogen zo laag dat ze als het ware door de straat vlogen. Plotseling zagen wij een rokend vliegtuig schuin naar beneden duiken en bijna recht op ons afkomen. Het toestel moest naar links uitwijken voor de Petruskerk. Voordat we van het dak konden klimmen stopte de motor en viel het toestel van ongeveer dertig meter recht naar beneden op de huizen van de Nieuwe Dijk.

Balkenbrij voor Tante Bet en Ome Tinus

Hr. W.F.C. van Kemenade, Frankrijkstraat, 1942; 16 jaar

Op 6 december 1942 woonden wij nog in de Frankrijkstraat in Woensel. Mijn moeder maakte in die tijd nog al eens balkenbrij. Het was dan de gewoonte dat ook de familie een schaal kreeg. Ik werd in het middaguur naar Tante Bet en Ome Tinus gestuurd om hen te verblijden met zo'n zware schaal. Te voet natuurlijk! Mijn oom en tante woonden in de Woenselsestraat. Het was daar erg gezellig en ze waren vooral blij met de balkenbrij die ze in die barre tijd kregen. Maar opeens was er een oorverdovend lawaai. We wisten niet wat er gebeurde. We stoven met z'n allen naar buiten. De meesten stoven de schuilgeul in, die achter het huis was gegraven. Ik ben de tuin ingerend om te kijken wat er aan de hand was. Grote rookwolken stegen op richting stad en Strijp. Vliegtuigen vlogen zwenkend, stijgend en duikend door het lichtspoor van de luchtafweer. Zelf schoten de vliegtuigen hele stralen gloeiend vuur. Het lawaai was verschrikkelijk. Het was een geknetter en gebonk. De doffe inslagen deden mijn buik trillen. En almaar die loeiende vliegtuigen in de lucht. Als gehypnotiseerd en verlamd van angst ben ik blijven staan. Plotseling kwam er een vliegtuig op nog geen 10 meter hoogte voorbij. De motoren spuwden vlammen. Ik zie nog de twee piloten. Twee seconden later vloog het toestel tegen een huis. Na dit verschrikkelijke schouwspel kwam ik weer tot leven en ben naar huis gerend. Onderweg bij de Runstraat kwam de tweede golf van het bombardement. Ik stond in een deuropening te schuilen toen ik zag dat een man zijn fiets over zich heen trok om zich te beschermen. Op dat moment vond ik dat belachelijk. Toen de derde aanval kwam was ik thuis. Ik zal proberen uit te leggen waar alles zich precies afspeelde. Mijn oom en tante waren M. v.d. Hurk-Fransen. Zij woonden in de Woenselsestraat in café "De Kroon". Tegenover was café "De Tramhalte" van Van Berkel. Vanaf de Boschdijk gezien woonden zij aan de rechterkant. Nu heet deze straat gedeeltelijk Tonnaerstraat. En nu waar dat vliegtuig tegen dat huis kwam. Dat huis stond op de Nieuwe Dijk; deze straat bestaat niet meer. Er ligt nog een stukje straat dat nog wel bestaat: de Hamsterstraat. Daar tegenover lag de Nieuwe Dijk. Die liep naar de Eckartseweg. Het getroffen huis stond aan de rechterzijde ongeveer honderd meter van de Woenselsestraat. Ongeveer honderd meter verder lag rechts een landweg. Deze kwam uit bij de Oude Toren. Die jongens zijn dus dichtbij begraven. Aan de overzijde van het huis waren de weiden waar de motoren lagen die dwars door de woning gegaan waren.

Het geldkistje

Hr. Th. Smulders, onderweg, 1942; 27 jaar

Ik was bij het kerkkoor van de Petruskerk. Een goede vriend, de Wit, van bij het koor vroeg mij om mee naar zijn huis te gaan om koffie te drinken. Daarna moest ik naar huis in de Van Kinsbergenstraat. We waren juist bij de hoek Nieuwe Dijk - Woenselsestraat toen het geraas begon. De vliegtuigen kwamen zeer laag over, zodat ik moest duiken. Ze gingen onder de hoogspanning door. We zaten op ons knieën totdat het voorbij was. We zagen een toestel door de daken van enkele huizen gaan en dat viel aan de overkant van de straat met de neus in de grond (aut. crash Nieuwe Dijk). Het was in de wei bij boer Renders. Een echtpaar dat op de bovenverdieping woonde had het geldkistje klaar gezet voor een eventuele vlucht. Na de crash zat het geldkistje in de neus van het toestel. De piloot hing uit het toestel. Aan het toestel zaten de takken van de hoge bomen van Dr. Goyarts.

Crashlocatie: in de zee voor Holland

Vliegtuig:	Boston
Registratie:	AL737 OM-U
Squadron:	107
Basis:	Great Massingham
Opgestegen:	11.20 uur
Gecrasht:	12.50 uur
Oorzaak:	Jager

Bemanning:

Sgt. (Pilot) C.A. Maw, RAF(VR), 1215930 †
F/S (Nav.) H.E. Wilson, RCAF, R/71741, †
Sgt. (wo/ag) R.A. Barnes, RAF(VR), 1377006, †

Gegevens bemanning:

Maw, Cecil Albert, age 21, son of Thomas Benjamin Maw and Doris Muriel Maw, Goole, Yorkshire, panel 89
Wilson, Harold Eric, age 21, sof of Dr. John P. Wilson and Mary Elizabeth Wilson, Richmond Hill, Ontario, Canada; panel 101 (according to Runnymede Memorial data, Wilson was W/O I)

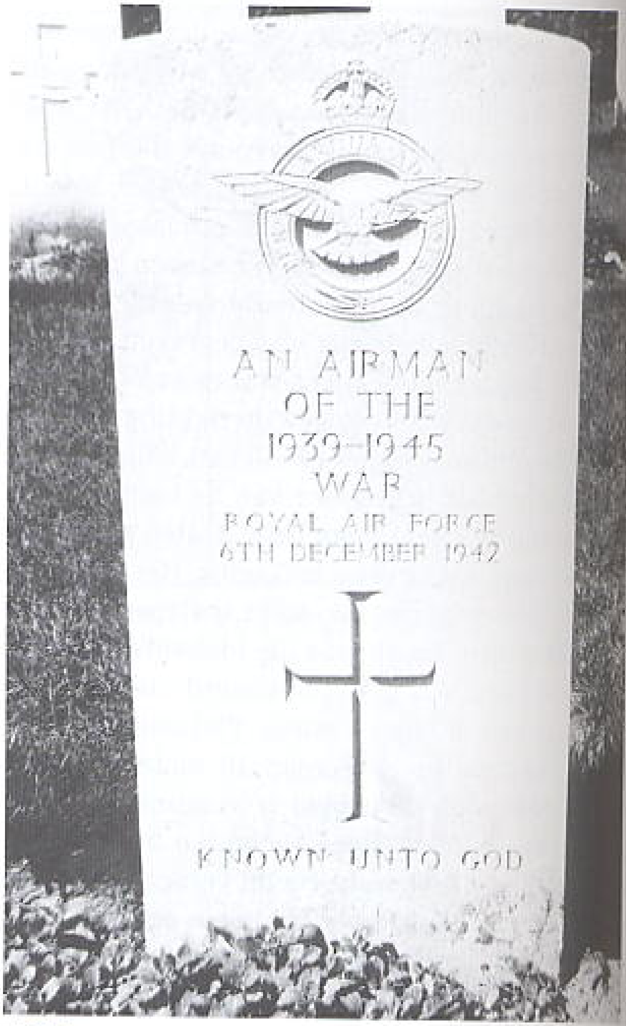
Hun namen zijn vermeld op het Runnymede Memorial

Barnes, Ronald Arthyr, age 30, son of Fredercik Charles and Nellie Louisa Barnes, husband of Sylvia Olive Barnes, Romford, Essex, grave 13.C.11

Sgt. Barnes is begraven op de Britse begraafplaats te Bergen op Zoom.

Bron: War Graves Commission

546. Het graf te Bergen op Zoom.



547. Een onbekend bemanningslid ligt ook te Bergen op Zoom begraven.

Crashlocatie: voor de kust van Holland

Vliegtuig:	Boston
Registratie:	Z2252 OM-M
Squadron:	107
Basis:	Great Massingham
Opgestegen:	11.22 uur
Gecrasht:	12.52 uur
Oorzaak:	Jager

Bemanning:

W/O (Pilot) A.J. Reid, RAF (VR), 906270 †
F/O (Nav.) D.R. Redbourn, RAF (VR), 117644 †
F/S (wo/ag) W.J.A. Spriggs, RAF (VR), 751129 †
P/O (ag) J.W. Beck, RCAF, J/16163†

Gegevens bemanning:

Reid, Alan Johnstone, age 33, son of David Johnstone and Jessica Jane Reid, husband of Winifred Marjorie Reid; panel 73
Spriggs, William John Alton, age 28; panel 76
Beck, John William, age 22, son of Stella Morgen Beck, Vermont, Michigan, USA; panel 99

Hun namen zijn vermeld op het Runnymede Memorial

Redbourn, Derrick, Redvers, age 20, son of Jack Redversand and Margaret Eilizabeth Redbourn, Brighton, Sussex; grave 27; row D
F/O Redbourn is begraven op de Noorder Begraafplaats te Vlissingen.

Bron: War Graves Commission

Mrs. R.A. Burke herinnert zich haar broer; 1998

Ik zal u vertellen wat ik van hem weet, ofschoon hij 12 jaar ouder was dan ik, dus toen hij sneuvelde was ik pas 8 jaar en ik hield van hem. Ik zal een foto van hem in uniform bijsluiten. Hij kreeg zijn school-opleiding aan het Christ Hospital, Horsham, en na afloop daarvan ging hij werken bij Coult's en Co., een bank in The Strand, Londen. Hij is opgenomen in hun Record of Service book (gedenkboek van hen die gevallen zijn

548. F/O (Nav.) D.R. Redbourn, 107 Squadron.

in dienst van het vaderland), in druk verschenen in 1949. Hij nam ontslag bij Coult's, pas 17 jaar oud, en liet zich inschrijven bij de RAF. Hij gaf zich op voor de opleiding tot waarnemer en ging daarvoor naar Canada. Hem werd de "O-Wings" toegekend en hij werd aangesteld als piloot/officier in het Squadron voor speciale bombardementen vanaf grote hoogte. Tijdens de Slag om Engeland was hij ingeschakeld bij de nacht-verdediging. Hij

was een van de eersten die een bom van 1800 kg. op Duitsland liet vallen. Op 6 december 1942 deed hij als officier-vlieger in een Boston mee aan een luchtaanval vanaf geringe hoogte op de Philips radiofabrieken in Eindhoven. Het was een succesvolle operatie waarvan zijn vliegtuig echter niet terugkwam. Het werd voor het laatst op de terugweg, met een beschadigde motor, boven de Noordzee gezien, duidelijk proberend de thuisbasis te halen. Zijn vliegtuig moet evenwel in zee zijn terechtgekomen omdat zijn lichaam uit zee, bij de Nederlandse kust, werd geborgen. Op 11 februari 1943 werd hij in Vlissingen begraven. Ik weet dat een Hollands echtpaar de verzorging van het graf op zich nam, het gedurende vele jaren bijhield en er met mijn moeder over correspondeerde. Spijtig genoeg ging het contact verloren.

549. Het graf te Vlissingen.

Crashlocatie: in de zee voor Scheveningen

Vliegtuig:	Boston
Registratie:	Z2266 MQ-S
Squadron:	226
Basis:	Swanton Morley
Opgestegen:	11.35 uur
Gecrasht:	12.55 uur
Oorzaak:	Marine luchtafweer

Bemanning:

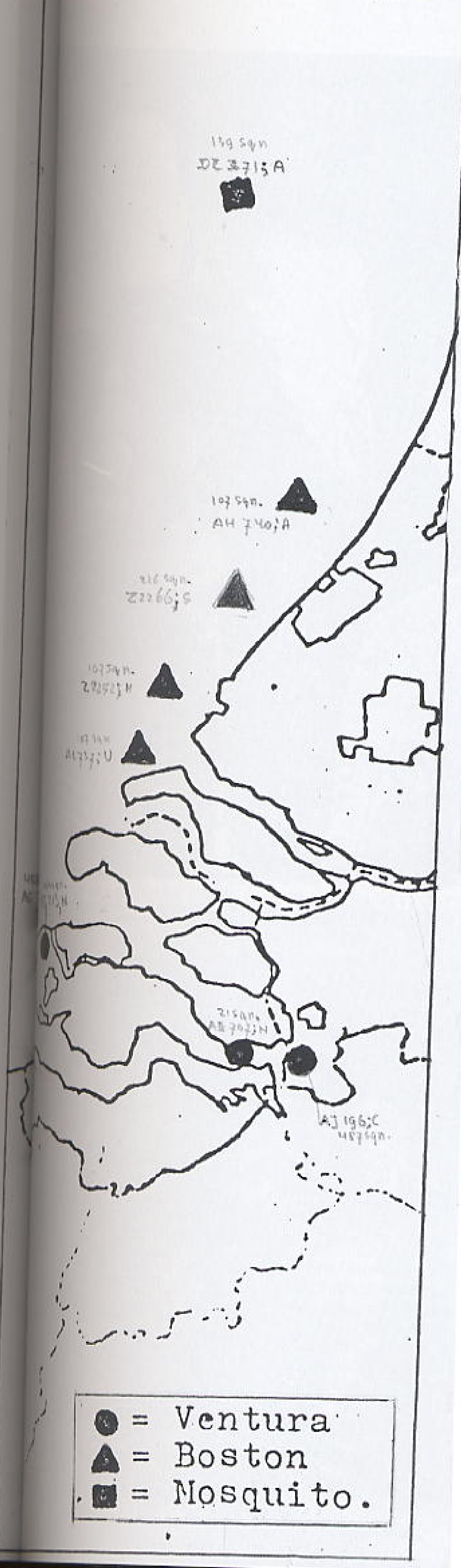
F/O (Pilot) N.J.A. Norman Paton, DFM, RAF(VR), 106980 †
F/L (Nav.) J.G.A. Maguire, DFC, 47152, †
P/O (wo/ag) J.L. Fletcher, RCAF, J/15691, †

Gegevens bemanning:

Paton, Norman James, age 26, son of James Alexander Paton en Kathleern Paton, Dalrymple, Ayrshire; panel 67
Maguire, James George Annesley, age 29, son of Leonard Cornwall Maguire and Alice Mary Maguire, husband of Ethel Mary Maguire, Northfield, Birmingham; panel 66
Fletcher, James Lester; panel 100

Hun namen zijn vermeld op het Runnymede Memorial

Bron: War Graves Commission



550. De crashes in het Westen in kaart gebracht (bron: L. Zwaaf).

Crashlocatie: in de zee voor Katwijk aan Zee

Vliegtuig:	Boston
Registratie:	AH740 OM-A
Squadron:	107
Basis:	Great Massingham
Opgestegen:	11.22 uur
Gecrasht:	12.59 uur
Oorzaak:	Duitse jager vanaf Schiphol

Bemanning

W/C (Pilot) P.H. Peter Dutton, RAF(VR), 34040, †

FL (Nav.) N.H. Shepherd, DFM, RAF(VR), 48980, †

F/L (wo/ag) R.W. McCarthy, DFM, RAF(VR), 49251, †

P/O (wo/ag) M.L. Delanchy, Free French, 30812, †

Gegevens bemanning:

Dutton. Peter Hiley, age 29, son of Reginals John Garfield Dutton and Dora Annie Dutton, husband of Marjorie Winifred Dutton, Edingburgh; panel 64

Shepherd, Norman Henry, age 28, son of Samuel Henry and Ada May Shepherd, Knowle, Bristol, panel 66

McCarthy, Robert William, age 24, son of Robert and Margaret McCarthy; panel 66

Hun namen zijn vermeld op het Runnymede Memorial

P/O M.L. Delanchy was a Free French memder, therefore is not mentioned at the Runnymede Memorial.

Bron: War Graves Commission

Crashlocatie: 7 miles ten Oosten van Bawdsey, Suffolk

Vliegtuig:	Ventura
Registratie:	AE 697 YH-P
Squadron:	21
Basis:	Methwold
Opgestegen:	11.30 uur
Gecrasht:	...... uur
Oorzaak:	Vijandelijke actie

Bemanning

F/S (Pilot) A.V. Ricketts
Sgt. (Nav.) R.S. Thompson
Sgt. (w/o) E. Goddard
Sgt. (a/g) W.R. Legg

Gegevens bemanning:

Zie persoonlijke belevenis F/S A.V. Ricketts

551. F/S (Piloot) A.V. Ricketts (links) en Sgt. (W/O) E. Goddard doen het verslag bij de B.B.C.

Deaths

O'GRADY—ON APRIL 9, 1942, John O'Grady of 426 8th Street, passed away at a Saskatoon hospital, at the age of 71 years. Surviving are his widow, three daughters, Miss Helen and Miss Edna at home, also Mrs. John Hoeschen of Winnipeg, and one son, Jack, in the Air Force overseas. The funeral is at 9 a.m., Monday, April 13, from St. Joseph's Church. A prayer service will be held in McKague's Funeral Home Sunday evening at 8.30. Interment in Catholic Cemetery. 4-11-c

552. In de krant van Saskatoon wordt melding gemaakt van de dood van J.E. O'Grady's vader in 1942. Zijn zoon bij de R.A.F. wordt genoemd.

DEATHS
(Continued)

O'GRADY — THE DEATH OF [illegible] Bertha O'Grady, age 8[illegible] years [illegible] Hanover Avenue, Saskatoon, [illegible] in a local hospital on October [illegible] 1969. Prayers will be offered [illegible] Francis Church at 8 p.m. [illegible] evening. The funeral service [illegible] held on Wednesday, October [illegible] 9 a.m. from St. Francis Xavier [illegible]man Catholic Church, Hilliard [illegible] and McPherson Avenue, conducted [illegible] Rev. D. Leeper. McKague's [illegible] Home will be in charge. Surv[illegible] are: three daughters, Mrs. [illegible] (Alma) Hoeschen of Winnipeg; [illegible] and Helen, both at home; [illegible] children; and nine great grand[illegible]ren. Mrs. O'Grady was pre[illegible] by her husband, John, in April, [illegible] and by a son, Flying Officer [illegible] O'Grady, while serving overseas [illegible] December 1942. Mrs. O'Grady [illegible] born in Ottawa, and came to [illegible]toon in 1912, and had resided [illegible] since. She was a member [illegible] Paul's Cathedral, St. Joseph's [illegible] and latterly St. Francis Xavier [illegible]ish. Mrs. O'Grady was a [illegible] the League of the Sacred Heart [illegible] a member of the Catholic [illegible] League. Interment will be made [illegible] the Roman Catholic Cemetery. [illegible]

553. Moeder O'Grady overleed in [illegible] Haar zoon Jack O'Grady wordt [illegible] gememoreerd.

Crashlocatie: in de zee bij Den Helder

Vliegtuig:	Mosquito
Registratie:	DZ371 XD-A
Squadron:	139
Basis:	Marham
Opgestegen:	11.21 uur
Gecrasht:	13.25 uur
Oorzaak:	Motorstoring

Bemanning:

F/O (Pilot) J.E. O'Grady, RCAF, J/9136, †
Sgt. (Nav.) G.W. Lewis, RAF(VR), 1233715, †

Gegevens bemanning:

O'Grady, John Earl, age 21, son of John and Bertha O'Grady, Saskatoon, Saskatchewan, Canada, panel 99
Lewis, George William, age 21, son of John Trower Lewis and Edith Alicia Lewis, Dudley, Worcestershire, panel 88

Hun namen zijn vermeld op het Runnymede Memorial

Bron: War Graves Commission

554. De fam. Lewis. Geheel rechts G.W. Lewis. Zijn broer links was ook in het leger.

Mrs. Eleanor-B. Jones herinnert zich haar broer, 2001

Hij werd op 17 augustus 1921 geboren. Hij ging naar de plaatselijke openbare lagere school in Holly Hall bij Dudley en zat daarna vanaf zijn elfde jaar op het gymnasium in Dudley. Met de 16

555. Sgt. (Nav.) G.W. Lewis, 139 Squadron.

jaar ging hij van school af en werkte daarna bij de constructie firma Danks in Dudley. Rond zijn 17e jaar (in 1938) nam hij dienst bij de RAF Volunteer Reserve en werd in Aberystwyth in Wales gestationeerd.

Ik weet niet precies waar hij na zijn opleiding was gelegerd, maar het origineel van de foto van George schijnt te zijn genomen in Sleaford in Lincolnshire. Er is daar dichtbij een opleidingsinstituut van de RAF en er zijn verscheidene vliegvelden uit de oorlog. Hij kan dus best op een van die bases gelegerd zijn geweest. George, zijn broer en ik waren alle drie tezamen op verlof in het weekend voor zijn eerste en laatste lucht-operatie. Hij bracht dat weekend ook zijn Canadese piloot mee naar huis.

Dat zij mogen rusten in vrede

555a. Op een mooie plaats bij de Oude Toren op de Algemene Begraafplaats te Woensel (Eindhoven) rusten de bemanningen van de crashes in Eindhoven op 6-12-1942. Een foto uit de naoorlogse jaren.

Mevr. H.A. van Riemsdijk-Philips

De begrafenissen echter waaraan ik de meest bijzondere herinneringen bewaar, zijn die van de gesneuvelde geallieerde militairen geweest, waarbij steeds één bestuurslid van het Rode Kruis aanwezig mocht zijn. In het eerste jaar van de oorlog ging dat nog in redelijke verstandhouding met de Duitsers. De slachtoffers - vooral Britse vliegers - werden toen nog met militaire eer begraven. In het begin droegen de Duitsers ook keurige uniformen, maar dat werd later minder en minder. Op het laatst werd het Rode Kruis niet meer uitgenodigd.

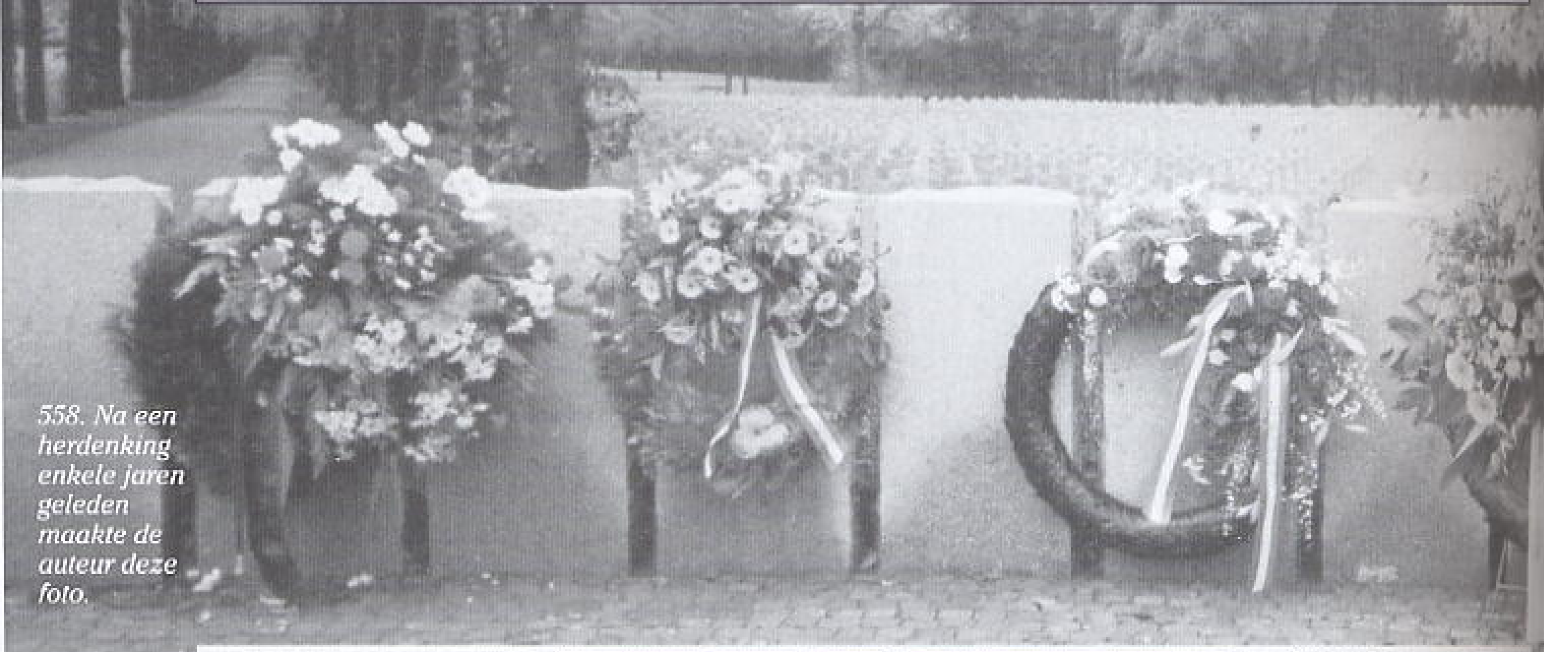
Ja, daar stond je dan aan het graf van iemand die je helemaal niet had gekend. Eén gevoel overheerste daarbij: dat je de enige was van zijn partij. Ik weet wel dat je als Rode Kruis een neutrale partij vertegenwoordigde, maar dat neemt niet weg dat wat er door je heen ging toch iets was van "Stil maar jongens, wij zijn bij je". Wij hebben ook altijd geprobeerd de graven van deze omgekomen geallieerden zo goed mogelijk te verzorgen. Zo ging er eens tegen Kerstmis een ezel voor een wagen volgeladen met groene dennentakken over de Algemene Begraafplaats. Op alle graven werd een tak gelegd. Het was ons als Rode Kruis toegestaan van deze graven foto's te maken en die op te sturen naar het Internationale Comité van het Rode Kruis in Genève. Dat zorgde dan voor verdere verzending naar de familieleden van de gesneuvelden. Maar omdat wij op de graven te veel bloemen legden, maakten de Duitse Ortskommandant bezwaren, dat soort foto's mocht van hem niet.

Een keer kreeg ik gedurende salvo's als afscheidsgroet voor een omgekomene van die losse flodders kruit op mijn hoed, die van ouderwets hard stro was. Ik denk: "Wat hoor nu toch op mijn hoed?" Diezelfde ochtend woonde ik een mis bij voor een overledene. Ineens voelde ik weer getikkel op mijn hoofd. Nu was het de rozenkrans van mijn achgterbuurvrouw.

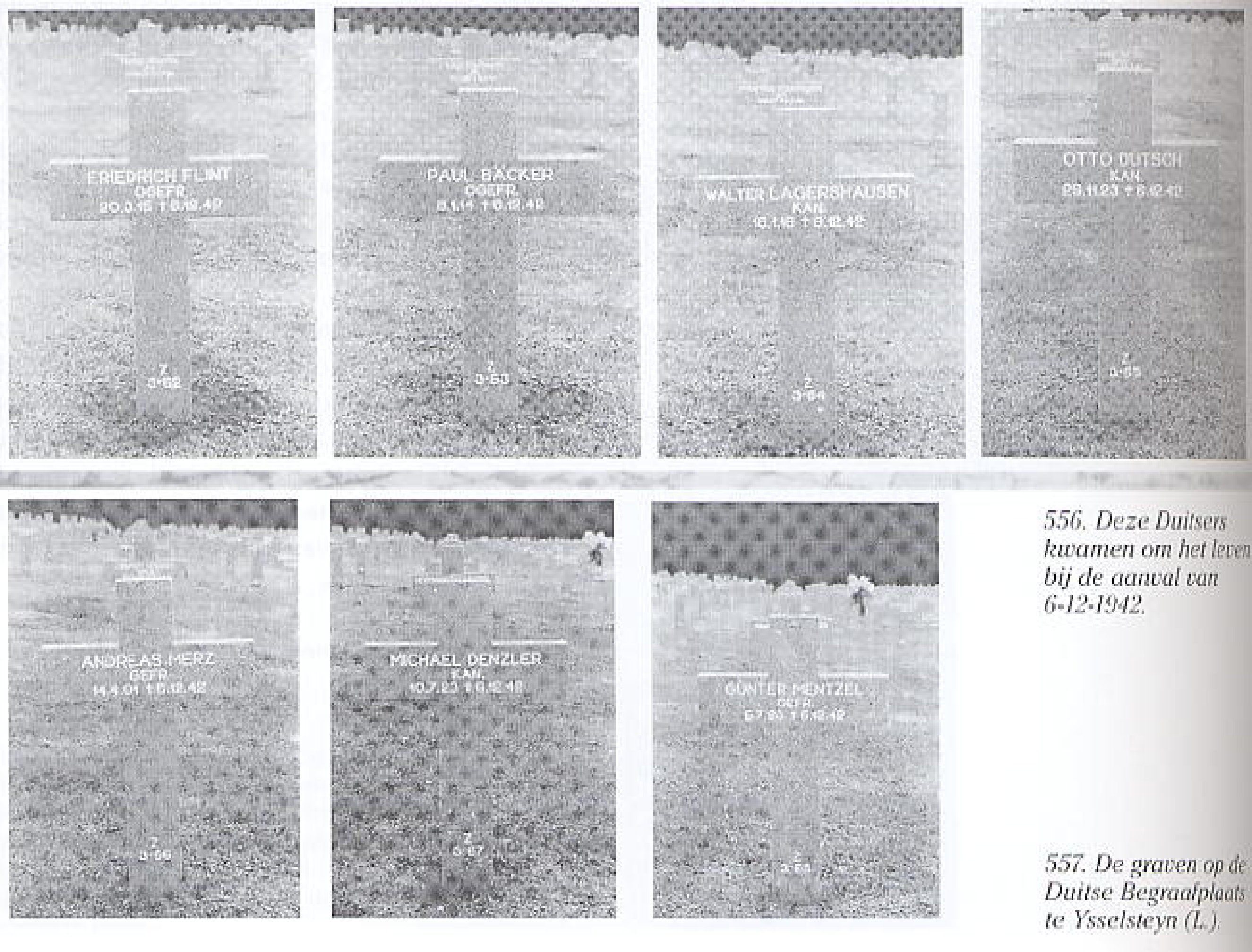
Bron: Over mensen voor mensen. Door mevr. H.A. van Riemsdijk-Philips.

De Duitse slachtoffers

Name	Born	Killed	Rank	Grave-stone
Friedrich Flint	20-03-1915	06-12-1942	Obergetreiter	Z 3-62
Paul Bäcker	08-01-1914	06-12-1942	Obergetreiter	Z 3-63
Walter Lagershausen	18-01-1916	06-12-1942	Kanonier	Z 3-64
Otto Dütsch	29-11-1923	06-12-1942	Kanonier	Z 3-65
Andreas Metz	14-05-1901	06-12-1942	Getreiter	Z 3-66
Michael Denzler	10-07-1923	06-12-1942	Kanonier	Z 3-67
Günther Mentzel	06-07-1923	06-12-1942	Getreiter	Z 3-68



558. Na een herdenking enkele jaren geleden maakte de auteur deze foto.



556. Deze Duitsers kwamen om het leven bij de aanval van 6-12-1942.

557. De graven op de Duitse Begraafplaats te Ysselsteyn (L.).

...enst Identificatie en Berging

Opdracht Nr: A 4850
dd 24-3-'49

RAPPORT VAN OVERBRENGING

PELOTON EINDHOVEN II

DATUM 11 April 1949

FLINT
Naam
FRIEDRICH
Voornamen
Obergefr.
rang te EINDHOVEN legernr
1/Ls. FLAK.RES.ABT. 6-12-'42.
845 gestorven
Duitser
Nationaliteit

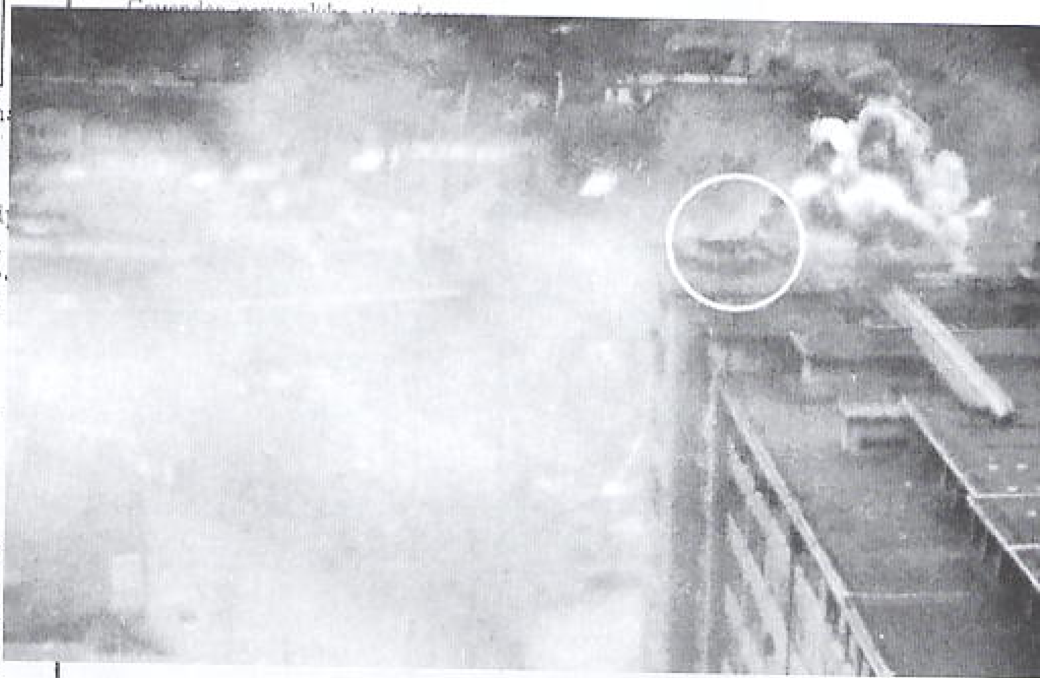
D. 15981
D. I. B. nr

„Gebeurkunde" aanwezig? Gem. lijst boven
gegevens.
... waarop deze gegevens verkregen:
Gemeente Adm./Kerkhof Adm./Kruis
... pl. Obergefr.FRIDRICH-FLINT.feld
L. 26282.
Niet toepasselijke doorstrepen. 5/Res.Flak.Abt.

ORIGINELE GRAF:
Gemeente EINDHOVEN(WOENSEL)
Op de Algemene Begraafplaats
Nummer of omschrijving nadere ligging
..., rij 6 No 113
rij graf
Grafaanduiding bevond zich op de plaats van het
...
... waarop begraven
kist, deken, matress-cover, enz.

IDENTIFICATIE GEGEVENS

Indien geen plaatje gevonden „niet aanwezig" vermelden
Plaatje Half.aanwezig
Gegevens herkenningsplaatje
114
5/R.FLAK - ABT. 263 O.



558a. In de cirkel is het Duitse luchtafweer (FLAK) te zien op gebouw EF op het Emmasingelcomplex. Rechts is een bominslag te zien. Op de achtergrond de huizen van de Willemstraat.

Wijze van herbegr. In 1 hele m.c.
kist, deken, enz.

Eindhoven, 25 April 19 49

De pelotonscommandant:

(handtekening)

W. POODT

naam in blokletters

z.o.z.

559. Rapport van overbrenging. Dit betrof het opgraven bij de Algemene Begraafplaats en het overbrengen naar de Duitse Begraafplaats in Ysselsteyn (L).

560. Obergefr. Friedrich Flint.

Dienst Identificatie en Berging

Opdracht Nr: A.4850.
dd 24-1-'49

RAPPORT VAN OVERBRENGING

PELOTON EINDHOVEN II

DATUM 11 April 1949

LAGERHAUSEN
Naam

WALTER.
Voornamen

KANONIER..
rang

Geboren te OLDAU 18-1-'16.

legernr 848.

1/Le. FLAK.RES.ABT
Onderdeel

gestorven te EINDHOVEN. 6-12-'42

Duitser
Nationaliteit

D. 15983
DIB nr.

Is „Sterbeurkunde" aanwezig?

Wijze waarop deze gegevens verkregen:
Gemeente Adm./Kerkhof Adm./Kruis *
Gem. lijst bovenstaande gegevens.Op kist st: feldp. L.26282
* Niet toepasselijke doorstrepen. 4./Flak.Ers.Abt.6. Nr. 2152.

ORIGINELE GRAF:

Gemeente EINDHOVEN WOENSEL.

Op de Algemene Begraafplaats
Kerkhof of omschrijving nadere ligging

Vak G.G. rij 6 No. 115
Vak rij graf

Welke aanduiding bevond zich op de plaats van het graf?

Wijze waarop begraven
Kist, deken, matress-cover, enz.

IDENTIFICATIE-GEGEVENS

Indien geen plaatje gevonden „niet aanwezig" vermelden

NIET AANWEZIG

Gegevens herkenningsplaatje

Gevonden persoonlijke eigendommen:

Waar gedeponeerd:

Tandstatus opgenomen: Ja.
zo ja, z.o.z.

HERBEGRAVEN IN: Mil. Rijksgraf / Civ. Rijksgraf / Part. graf

Gemeente YSSELSTEYN VENR

Kerkhof Centrale Begraafplaats

Vak Z rij III No. 64
Vak rij grafnr en/of grafaanduiding

Wijze van herbegr. In ½ m.c.
kist, deken, enz.

Is Burgemeester van overbrenging op de hoogte gesteld? Ja.

Eindhoven, 26 April 1949 19

De pelotonscommandant:

(handtekening)
B. BOODT

naam in blokletters

AAN:
Hoofd Identificatie en Berging
Gravendienst Ministerie van Oorlog
Informatie-Bureau Ned. Roode Kruis

WvB 490340/B6/25e

Z.O.Z.

561. Rapport van overbrenging Walter Lagerhausen.

Dienst Identificatie en Berging

Opdracht Nr: A 48.. 24-1-..

RAPPORT VAN OVERBRENGING

PELOTON: EINDHOVEN II — DATUM: 11 April 1949

DÜTSCH.
OTTO
Naam

TE SAPHEMDORF — Voornamen

29-11-'23 — KANONIER.

geboren — rang — legernr

1/Le.FLAK.RES.ABT. 848. — te EINDHOVEN. 6-12-'42

onderdeel — gestorven

Duitser — nationaliteit

D. 15984 — DIB nr

„Sterbeurkunde" aanwezig?

Wijze waarop deze gegevens verkregen: Gemeente Adm./Kerkhof Adm./Kruis* — Op gem lijst Bovenst* gegevens

kist pl. L. 26282

* Niet toepasselijke doorstrepen. — 2/Batt. Flak. SCHWEINF. Ers. Abt. 1178.

IDENTIFICATIE-GEGEVENS

Erkennings plaatje gevonden niet aanwezig vermoeden

Niet aanwezig

Gegevens herkenningsplaatje

Gevonden persoonlijke eigendommen:

Waar gedeponeerd:

Burgerlijke standstatus opgenomen: Ja.
zo ja, z.o.z.

ORIGINELE GRAF:

Gemeente: EINDHOVEN

Kerkhof of omschrijving nadere ligging: Op de Algemene Begraafplaats

Vak G.G. — rij 6 — No. 116.

Vak — rij — graf

Welke aanduiding bevond zich op de plaats van het graf?

Wijze waarop begraven: Kist, deken, matress-cover, enz.

HERBEGRAVEN IN: Mil. Rijksgraf / Civ. Rijksgraf / Part. graf

Gemeente: YSSELSTEYN VENRAY

Kerkhof: Centrale Begraafplaats

Vak Z — rij III — No. 65

Vak — rij — grafnr en/of grafaanduiding

Wijze van herbegr.: In ½ m.c.
kist, deken, enz.

Is Burgemeester van overbrenging op de hoogte gesteld?: Ja.

Eindhoven, 26 April 1949

De pelotonscommandant:

(handtekening)

B. BOODT

naam in blokletters

AAN:
Hoofd Identificatie en Berging
Gravendienst Ministerie van Oorlog
Informatie-Bureau Ned. Roode Kruis

MvB 490340/B6/25d

Z.O.

563. Rapport van overbrenging Otto Dütsch.

562. De auteur nam deze foto van de graven te Ysselsteyn.

Hr. Manfred Dütsch, neef van Otto Dütsch vertelt in 1999

Otto Dütsch was mijn oom. Ik zelf ben in 1942 geboren en heb Otto niet gekend.
Otto is op 29 november 1923 in Zapfendorf geboren. Hij was de jongste van 3 zonen. Zijn ouder Johann en Vunigunde Dütsch bezaten een kleine boerderij. De familie Dütsch woonde in eenvoudige, nu zou men zeggen armzalige, omstandigheden.

564. Kanonnier Otto Dütsch.

Otto had een eenvoudige schoolopleiding en werkte als hulparbeider in een, in de omgeving gelegen, munitie-depot. De arbeidsvergoeding was hoog en men was blij in die tijd werk te hebben.
Otto zou, zo zeiden mijn ouders, een vrolijke, opgewekte mens geweest zijn, die ook nog geen vriendin had. Otto zou ook zeer ijverig geweest zijn en ook zeer eerlijk. Hij was slank en zou een

Zur frommen Erinnerung im Gebete
an meinen Sohn, unseren Bruder

Otto Dütsch

geboren am 29. Nov. 1923 in Zapfendorf,
gestorben am 6. Dezember 1942
zu Eindhoven (Holland).

Mein Kind, mein liebes, gutes Kind,
Nimmer gehst du die Wege in Sonne u. Wind,
Findest nimmer zur Heimat, zur Mutter heim,
Die sorgt und betet und wartet allein.
Nun schläfst du im Grabe der Heimat fern,
Im Himmel leuchtet ein goldner Stern,
Jugend und Schönheit, dein junges Leben
Hast du für uns dahingegeben.
Nun singst du im heiligen Lande dein Lied,
Der Mutter Sehnsucht zu mir zieht.
Jahr und Not und Menschen verweh'n,
Im Himmel, Mutter, auf Wiederseh'n!

Vater unser. — Ave Maria.

565. Het bidprentje van Otto Dütsch.

566. Zapfendorf, de woonplaats van Otto Dütsch werd op 1 april 1945 geheel vernield. Rechts van het kruisbeeld was het ouderlijk huis.

zeer goede uiterlijke indruk gemaakt hebben. Op gebied van sport had hij geen grote ambities. Hij zou ook zeer streng katholiek opgevoed zijn.

Op 1 april 1945 is door een aanval van duikvliegtuigen het dorp Zapfendorf door een explosie van een munitietrein vernield.

Het woonhuis, de kerk, de pastorie en het raadhuis werden totaal vernield en alles ging tot op de fundamenten neer.

Alle documentatie is hierbij verloren gegaan en waarschijnlijk verbrand.

Otto's vader, mijn grootvader, Johann Dütsch is bij deze tragedie om het leven gekomen, hij is verbrand. Johann was geboren als boer en gelegenheidsarbeider op 14 december 1889. Otto's moeder, mijn grootmoeder, is op 1 juni 1967 gestorven. Otto's oudste broer, Hans, die getrouwd was en 2 kinderen had is in de oorlog in Rusland gesneuveld. Mijn vader Frans, de broer van Otto, kwam heelhuids uit de oorlog terug. Hij werd 77 jaar en stierf in 1991. Mijn ouders hebben het graf, de laatste rustplaats van Otto bezocht. Mijn vader moet zeer onder de indruk zijn geweest, zei mijn moeder later. Hij moet zeer veel van zijn broer Otto gehouden hebben. In zijn laatste brief aan zijn ouders, kort voor zijn dood, had Otto geschreven, dat zijn ouders voor mij, ik was in die tijd een half jaar oud, met Kerstmis een paar schoenen moesten kopen. Hij zou deze dan later wel betalen...

Siehe, o guter und süßester Jesu, vor Deinem Angesichte niedergeworfen, bitte ich Dich mit der heißesten Inbrunst, präge in meine Seele die lebhaften Gefühle des Glaubens, der Hoffnung, der Liebe und der wahren Reue über meine Sünden und des Vorsatzes, dich nicht mehr zu beleidigen. Ich betrachte mit aller Liebe und Rührung deine fünf Wunden und beherzige dabei, was von dir, o mein Jesus, der Prophet David gesagt hat: Sie haben meine Hände und Füße durchbohrt, sie haben all' meine Glieder gezählt.

Vollkommener Ablaß.

567. *De andere zijde.*

Zur frommen Erinnerung im Gebete an

Michael Denzler

Soldat in einer Flak-Scheinw.-Abt.
geb. am 10. Juli 1923 zu Oberharnsbach
gefallen am 6. Dezember 1942
zu Eindhoven (Holland).

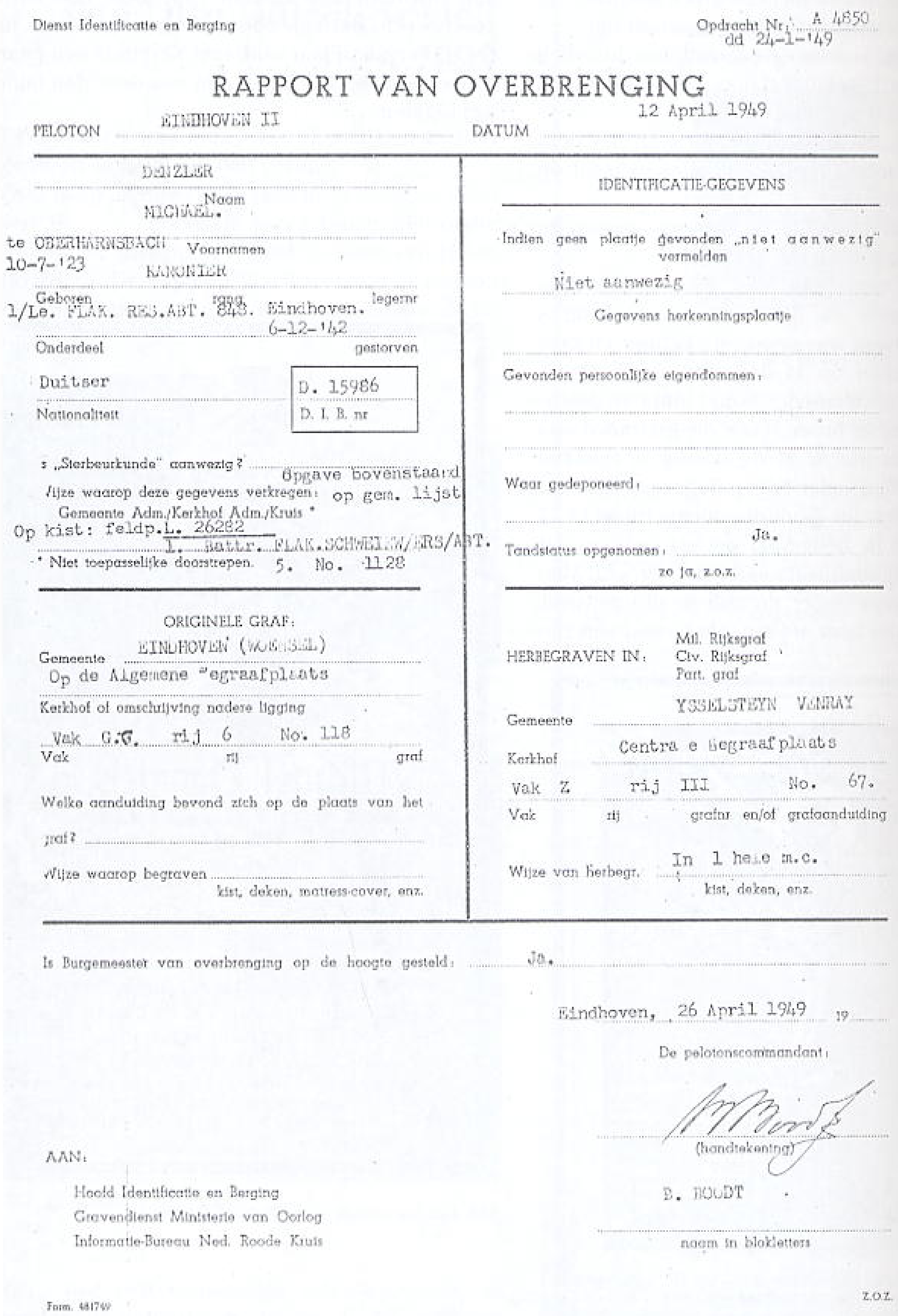
Wir konnten Dich nicht sterben sehn,
Auch nicht an Deinem Grabe stehn.
Drum gutes Herz, ruh still in Frieden.
Kein Feind stört jetzt mehr Deine Ruh.
Tapfer gekämpft hast Du hienieden.
Nun deckt Dich fremde Erde zu.

Vater unser. Ave Maria.

Barmherziger Jesus, gib ihm die ewige Ruhe und das ewige Licht leuchte ihm. Herr, laß ihn ruhen in Frieden. Amen.

Druck: J. M. Reindl, Bamberg

568. *Het bidprentje van Michael Denzler.*



Dienst Identificatie en Berging

Opdracht Nr.: A 4850
dd 24-1-'49

RAPPORT VAN OVERBRENGING

PELOTON EINDHOVEN II

DATUM 12 April 1949

DENZLER
Naam

MICHAEL.
te OBERHARNSBACH Voornamen
10-7-'23 KANONIER

Geboren rang legernr
1/Le. FLAK. RES.ABT. 843. Eindhoven.
6-12-'42

Onderdeel gestorven

Duitser
Nationaliteit

D. 15986
D. I. B. nr

s „Sterbeurkunde" aanwezig? Opgave bovenstaand
Wijze waarop deze gegevens verkregen: op gem. lijst
Gemeente Adm./Kerkhof Adm./Kruis *
Op kist: feldp.L. 26282
I. Battr. FLAK.SCHWEIN/ERS/ABT.
5. No. 1128
* Niet toepasselijke doorstrepen.

IDENTIFICATIE-GEGEVENS

Indien geen plaatje gevonden „niet aanwezig" vermelden

Niet aanwezig

Gegevens herkenningsplaatje

Gevonden persoonlijke eigendommen:

Waar gedeponeerd:

Tandstatus opgenomen: Ja.
zo ja, z.o.z.

ORIGINELE GRAF:

Gemeente EINDHOVEN (WOENSEL)
Op de Algemene Begraafplaats
Kerkhof of omschrijving nadere ligging

Vak G.G. rij 6 No. 118
Vak rij graf

Welke aanduiding bevond zich op de plaats van het graf?

Wijze waarop begraven
kist, deken, matress-cover, enz.

HERBEGRAVEN IN: Mil. Rijksgraf
Civ. Rijksgraf
Part. graf

Gemeente YSSELSTEYN VENRAY

Kerkhof Centrale Begraafplaats

Vak Z rij III No. 67.
Vak rij grafnr en/of grafaanduiding

Wijze van herbegr. In 1 hele m.c.
kist, deken, enz.

Is Burgemeester van overbrenging op de hoogte gesteld: Ja.

Eindhoven, 26 April 1949 19

De pelotonscommandant:

(handtekening)

B. ROODT

naam in blokletters

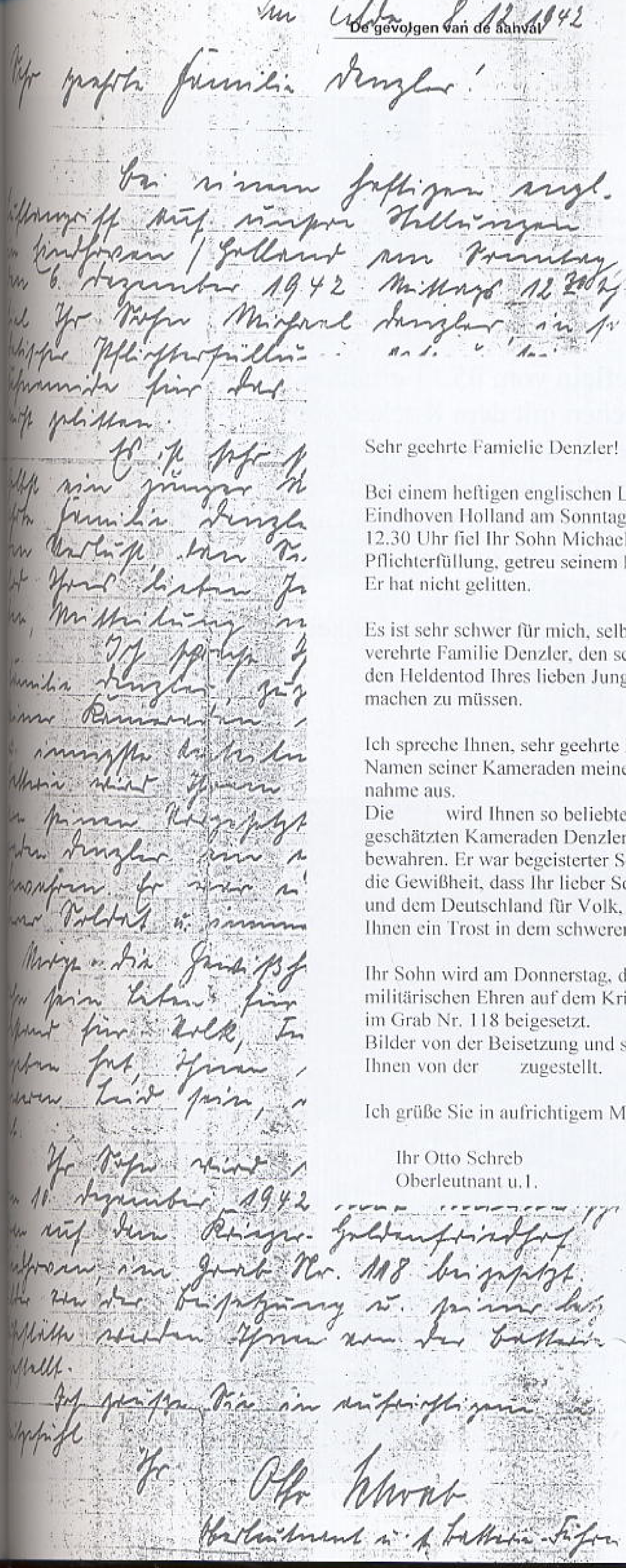
AAN:

Hoofd Identificatie en Berging
Gravendienst Ministerie van Oorlog
Informatie-Bureau Ned. Roode Kruis

Form. 481749

Z.O.Z.

569. Rapport van overbrenging van Michael Denzler.



Im Felde, 8.12.1942

Sehr geehrte Famielie Denzler!

Bei einem heftigen englischen Luftangriff auf unsere Stellungen in Eindhoven Holland am Sonntag den 6. Dezember 1942 Mittags 12.30 Uhr fiel Ihr Sohn Michael Denzler, in solidärischer Pflichterfüllung, getreu seinem Fahneneid, für das Vaterland. Er hat nicht gelitten.

Es ist sehr schwer für mich, selbst ein junger Mensch, Ihnen sehr verehrte Familie Denzler, den schweren Verlust, den Sie durch den Heldentod Ihres lieben Jungen erlitten haben, Mitteillung machen zu müssen.

Ich spreche Ihnen, sehr geehrte Familie Denzler, zugleich im Namen seiner Kameraden meine wärmsten und innigste Anteilnahme aus.
Die   wird Ihnen so beliebten und   seinen Vorgesetzten geschätzten Kameraden Denzler ein ehrendes Andenken bewahren. Er war begeisterter Soldat und immer einsatzbereit, die Gewißheit, dass Ihr lieber Sohn sein Leben für die und dem Deutschland für Volk, Führer und Reich hingegeben hat. Ihnen ein Trost in dem schweren Leid sein das Sie betroffen hat.

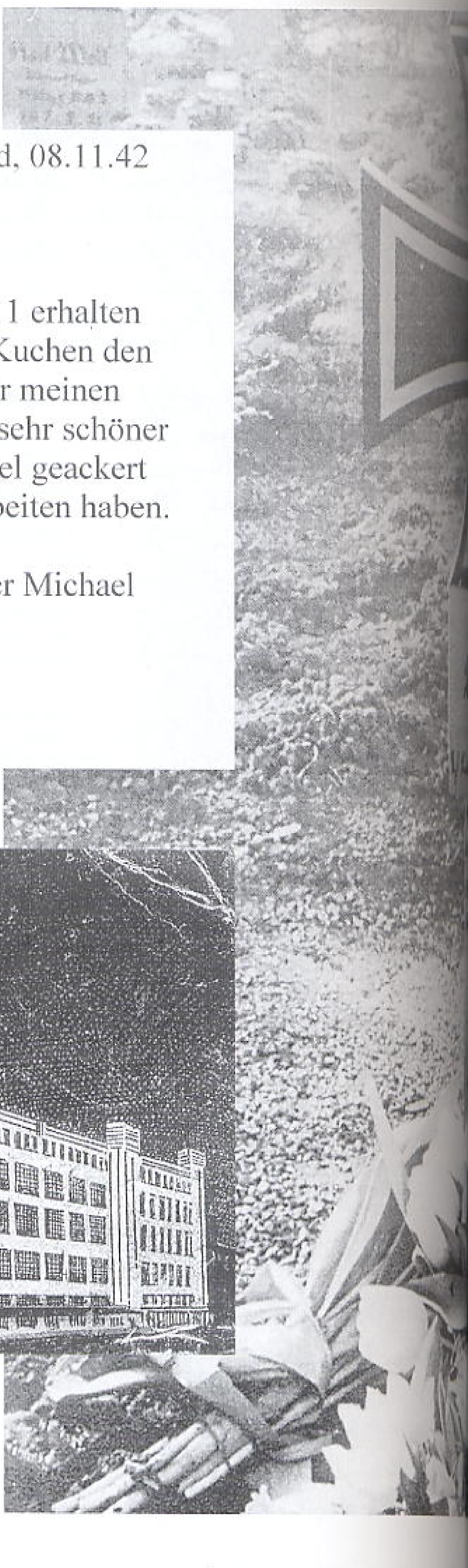
Ihr Sohn wird am Donnerstag, den 10. Dezember 1942 mit militärischen Ehren auf dem Krieger-Heldenfriedhof Eindhoven, im Grab Nr. 118 beigesetzt.
Bilder von der Beisetzung und seiner letzten Ruhestätte werden Ihnen von der   zugestellt.

Ich grüße Sie in aufrichtigem Mitgefühl

Ihr Otto Schreb
Oberleutnant u.1.

570. De getypte versie van de brief hiernaast.

571. De originele brief die de fam. Denzler ontving op 8-12-1942.



Holland, 08.11.42

Liebe Eltern!

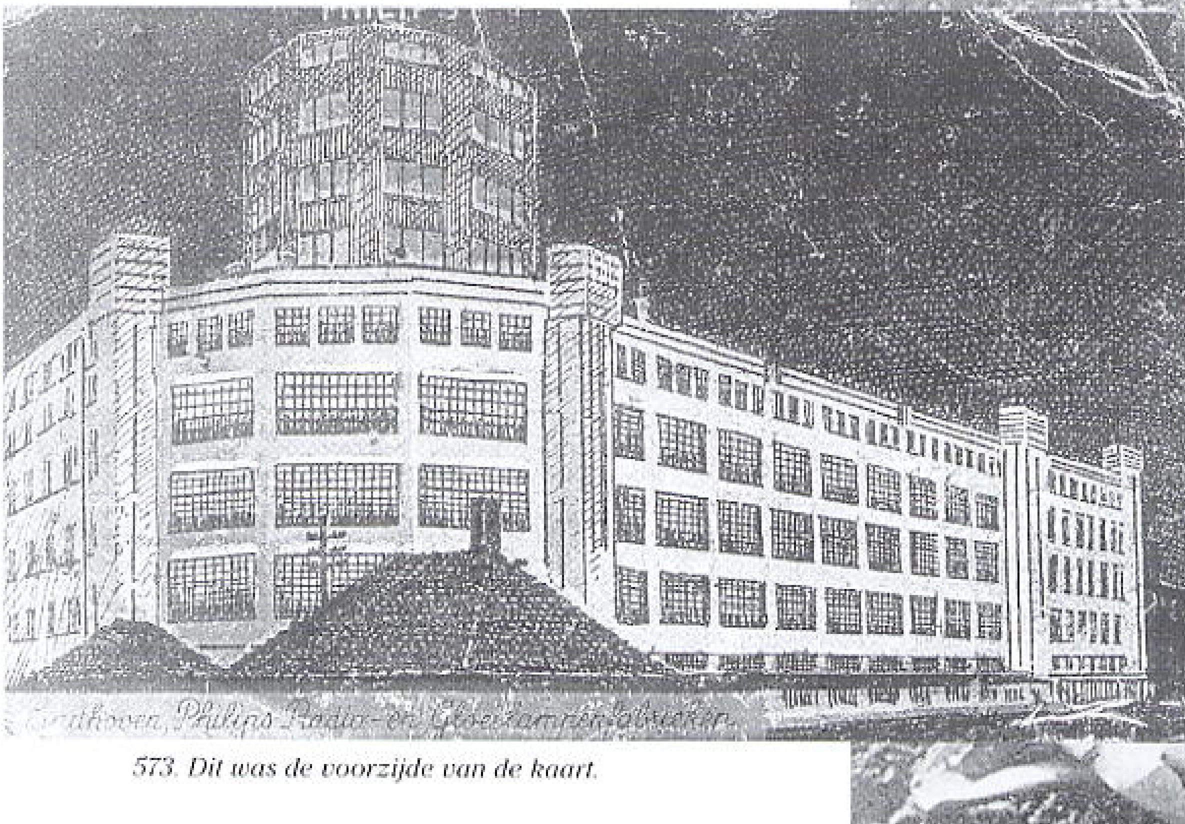
Habe Mutter euer Brieflein vom 05.11 erhalten und das 2 Pfund Päckchen mit dem Kuchen den Süßstoff und der Seife erhalten, dafür meinen besten Dank, heute Sonntag war ein sehr schöner sonniger Tag, habt ihr schon recht viel geackert werdet jetzt nicht mehr so viel zu arbeiten haben.

Es grüßt Euche euer Sohn und Bruder Michael

Wiedersehn.

Letzte Nachricht von Michael Denzler

572. De laatste brief die Michael Denzler naar huis stuurde.



573. Dit was de voorzijde van de kaart.

574. *Het graf van Michael Denzler op de Algemene Begraafplaats te Eindhoven.*

Unerwartet hart u. schwer traf uns die traur. Nachricht, daß nach Gottes Willen uns. lb. Sohn u. Bruder

Michael Denzler

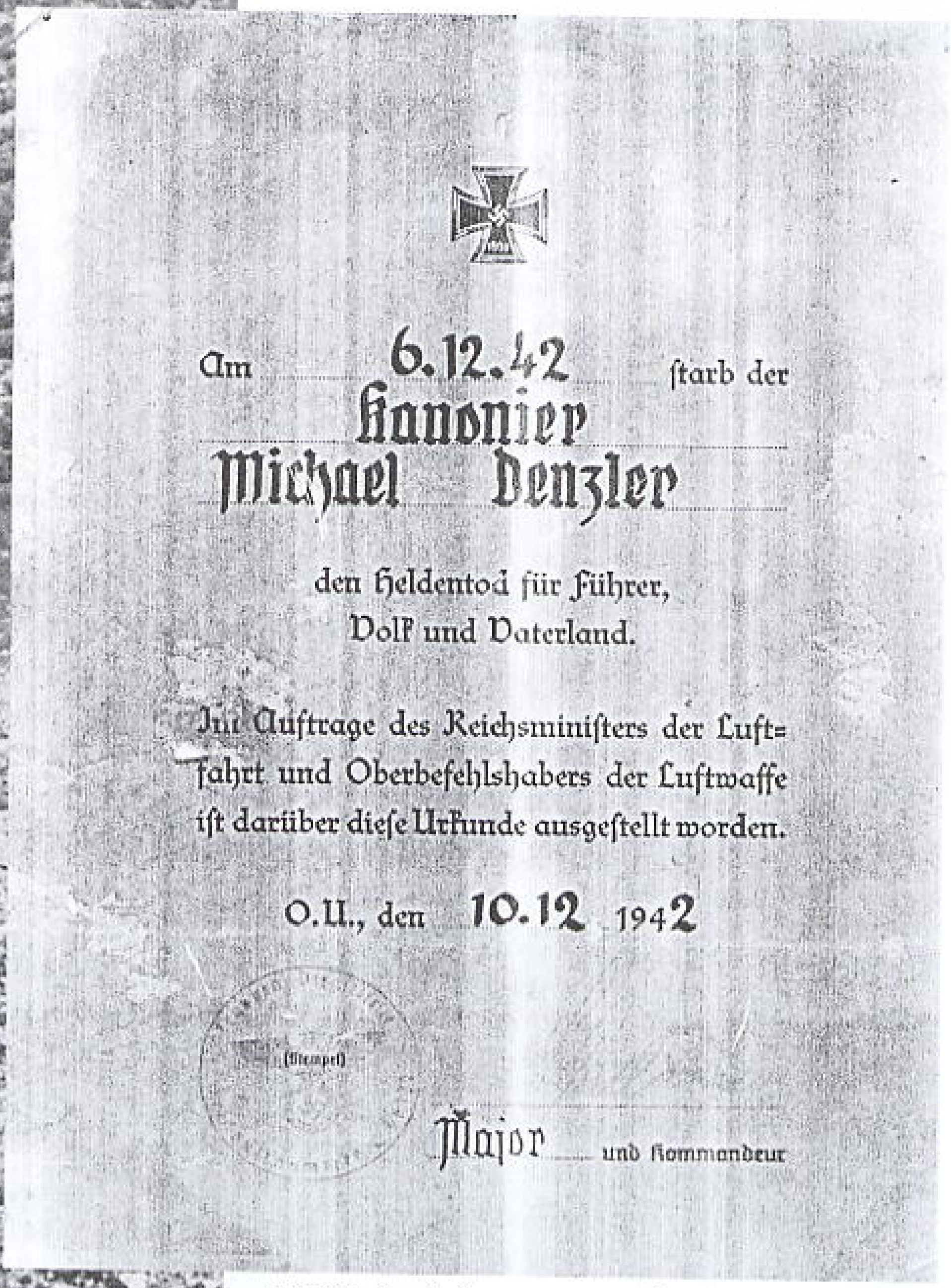
Soldat in ein. Scheinwerferabt. am 6. Dez. 1942 im Blütenalter von 19½ Jahren den Heldentod fand. Nur wer unseren guten, ruhigen Michael kannte, weiß, was wir verloren haben. Unser einziger Trost ist das Wiedersehen im Jenseits. Wir bitten seiner im Gebete zu gedenken.

Oberharnsbach, 14. Dez. 1942.

In christlicher Trauer:
Joh. u. Elisabeth Denzler, geb. Giehl, Eltern; Betti, Kuni, Dora, Heinrich, Alois und Hans Denzler, Geschwister, zugleich im Namen aller Verw.

Trauergottesdienst: Samstag, 19. Dez. 42 in der Pfarrkirche zu Burgebrach, vorm. 10 Uhr.

575. *Een bericht over zijn dood in de locale krant.*



Am 6.12.42 starb der
Kanonier
Michael Denzler
den Heldentod für Führer, Volk und Vaterland.

Im Auftrage des Reichsministers der Luftfahrt und Oberbefehlshabers der Luftwaffe ist darüber diese Urkunde ausgestellt worden.

O.U., den 10.12 1942

(Stempel)

Major und Kommandeur

576. *Thuis ontving men een oorkonde.*

577. *De begrafenis van Michael Denzler en zijn kameraden op de Algemene Begraafplaats te Eindhoven.*

Dienststelle der F.P.Nr.L 26282
...Amsterdam über Bentheim

E.O., den 7.3.194[illegible]

Herrn
Johann D e n z l e r
Überharnsbach b.Bamberg

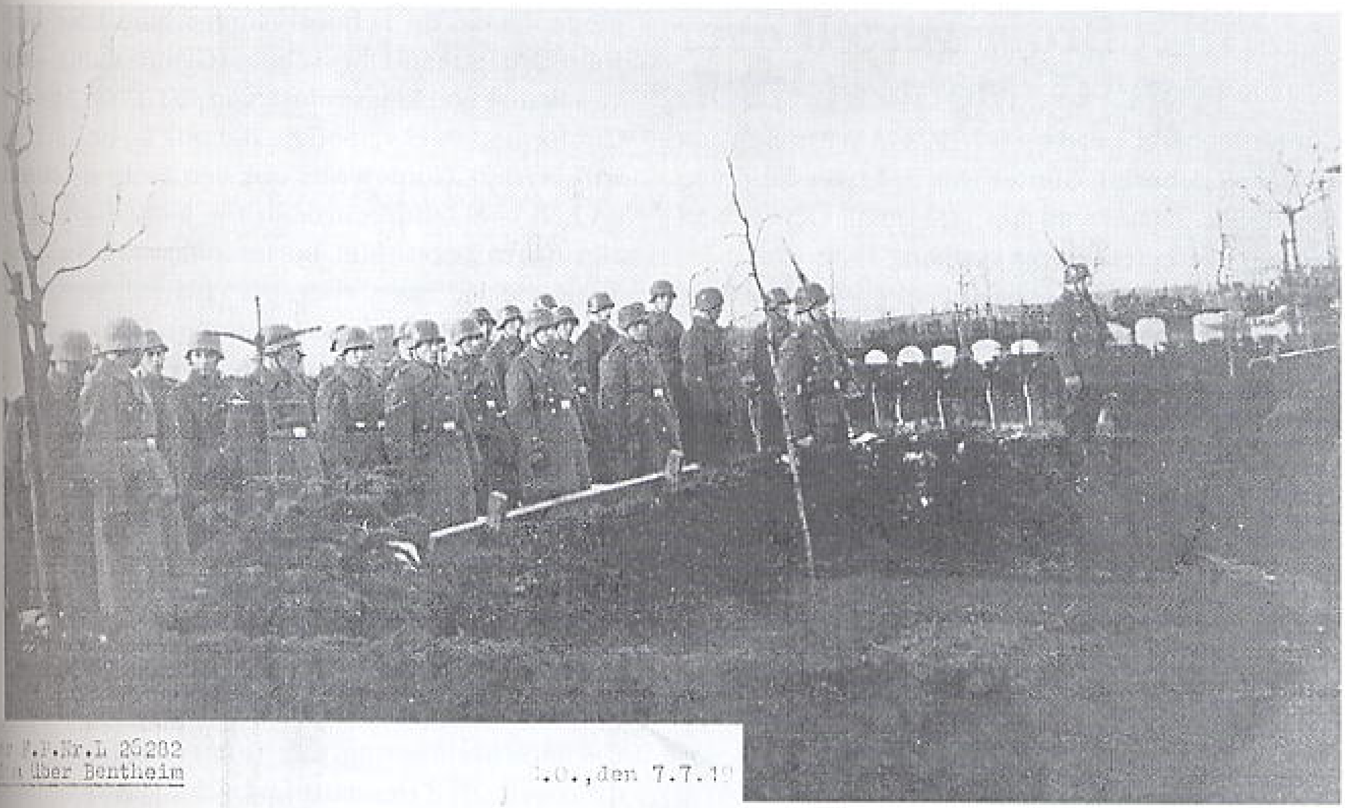
In der Anlage überreichen wir Ihnen einige Fotos vom Begräbnis Ihres Sohnes Michael D e n z l e r .

Anlagen

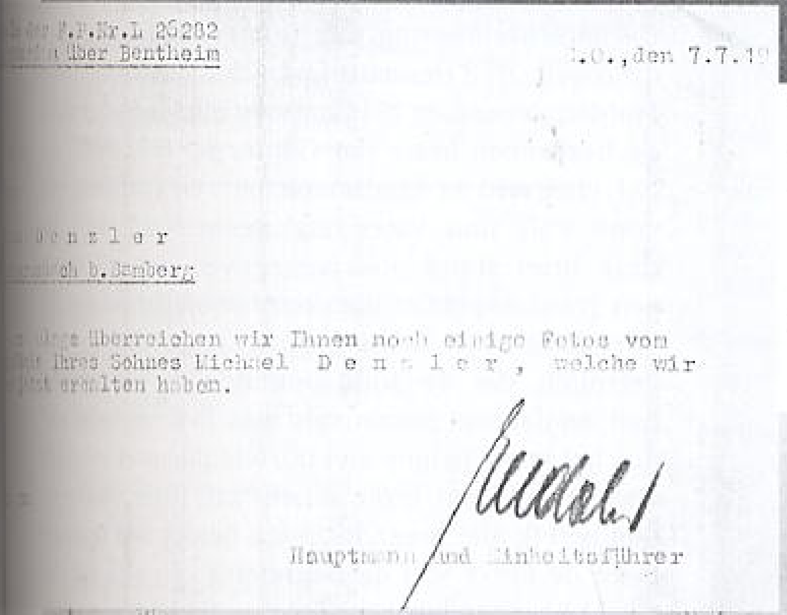
Hauptmann und Einheitsführer

578. *Bericht van verzending foto's naar de familie.*

579. *De kisten worden neergelaten. Rechts staat de Oude Toren in de steigers en links is de O.L. Vrouwekerk nog te zien.*



580. *Het begrafenis peleton op de Algemene Begraafplaats te Eindhoven.*



F.P.Nr.L 26202
über Bentheim

O.U., den 7.7.4?

Denzler
b. Bamberg

Überreichen wir Ihnen noch einige Fotos vom
Ihres Sohnes Michael Denzler, welche wir
erhalten haben.

Hauptmann und Einheitsführer

581. *Fotoverzending.*

583. *Bekenden bezoeken het graf. De Algemene Begraafplaats te Eindhoven was toen nog erg kaal.*

Broer vertelt over Gefr. G. Mentzel, 1998

Günter Mentzel werd op 6-7-1923 in Wittstock aan de Dasse geboren. Günter was dat twee kind van de familie. Zuster van het jaar 1920, Günter van het jaar 1923 en ik Horst jaargang 1931.

Vader was beambte, in Staatsdienst, waardoor overplaatsing naar andere woonplaatsen regelmatig voorkwam. In maart 1936, toen in Frankfurt aan de Oder, is onze vader plotseling en geheel onverwachts gedurende een vakantiereis naar een studiecollege door een hartinfarct overleden. Onze toen nog volledig gezonde moeder werd door deze plotselinge dood van vader een zware shock en was vanaf deze tijd 100 % vol invalide.

584. Gefr. Günther Mentzel

Het is logisch dat een invalide moeder met nog 3 onvolwassen kinderen dringend hulp nodig had. Mijn moeder had toen besloten om naar Güstrow te verhuizen, omdat daar nog haar eigen moeder (Oma van Günter) woonde. Zo kwam Günter en zijn zuster met de zieke moeder naar Güstrow in de Lange Steeg 41 (dit adres was U reeds bekend). Vanaf deze tijd heb ik nog heldere herinneringen aan het familieleven. Mijn zuster en ook Günter gingen naar de school. Günter ging later naar John-Brinckman-Oberschule (Gymnasium), waarvan ik nog een klassenfoto van 1937/1938 bezit.

Günter had veel vrienden, die ook bij ons in huis verkeerden. Günter was ook een grote sportman en had veel landrecords in zijn leeftijdsgroep op zijn naam gezet. Met hartstocht was hij al jong bezig met de zweefvliegsport (van al deze activiteiten zijn nog foto's voorhanden). Uit mijn herinnering en uit latere gesprekken weet ik dat in 1941 de 18 en 19 jarige leerlingen aangespoord werden om zich vrijwillig bij de militaire dienst te melden, hetgeen naar mijn informatie bij de hogere klassen ook volgde.

De leerlingen ontvangen hun einddiploma en gingen dan in dienst. Günter ging naar de Luftwaffe om piloot te worden. Na zijn opleiding (plaats en tijd is mij niet bekend) was zijn inzet op korte termijn in Gent en daarna in Eindhoven. Uit mijn herinnering was Günter maar een keer op zogenaamd Heimaturlaub (thuisverlof).

Midden december 1942 ontving mijn moeder dan de besproken brief, dat Günter op 6-12-1942 op het vliegveld in Eindhoven bij een luchtaanval voor: Volk und Vaterland" gesneuveld was. In deze brief stond ook geschreven dat hij door een granaatsplinter, die door het sportinsigne en portefeuille met inhoud, direct in het hart werd getroffen, dat de dood onmiddellijk tot gevolg had, en daarom gesneuveld was. In deze brief zat ook het sportinsigne met portefeuille met inhoud, waarin een 1 cm. grote scheur zat. Deze voorwerpen heb ik niet meer. Intussen heb ik wel in mijn bezit de foto's van de begrafenis die ook bij de brief bijgevoegd waren.

Nog op te merken is dat mijn broer uit een kringetje van 3 goed bekenden en uit de vriendenkring als 3de soldaat gevallen is. Op het einde van de oorlog leefde daarvan niemand meer.

Ik kan me nog precies herinneren, bijzonder sinds 1941, hoe zo'n brief altijd in de straat voor grote opwinding zorgde, toen bleef er geen huis van verschoond. Dan was het de dood van de man, dan weer de dood van een zoon, dit was niet alleen voor de betrokken families speciaal maar die ook de andere huisinwoners in grote droefenis bracht.

Dat zijn praktisch maatgevende bijzonderheden van de korte levensgeschiedenis van Günter Mentzel. Zoals verwacht, zijn er geen contacten meer met zijn vroegere omgeving, daar gedurende de oorlog maar ook door de moeilijke omstandigheden gedurende de Russische bezetting en later in de DDR, in de periode meer in herinnering geroepen. De intensieve herinnering aan Günter

Dienst Identificatie en Berging

Opdracht Nr.: A 4850 dd 24-1-'49

RAPPORT VAN OVERBRENGING

PELOTON EINDHOVEN II DATUM 12 April 1949

MENTZEL
Naam

GUNTHER
Voornamen

te WITTSTOCK
6-7-'23
Geboren

5/ Flg. Rgt.51
rang
Onderdeel

EINDHOVEN. legernr.
6-12-'42
gestorven

Duitser
Nationaliteit

D. 15987
D. I. B. nr

"Sterbeurkunde" aanwezig?

Wijze waarop deze gegevens verkregen: Op lijst gem. bovnstaande gegevens.
Gemeente Adm./Kerkhof Adm./Kruis *
Op kist: Gefr. GUNTHER. MENTSEL. 3 Fl.Ausb.Rgt.51
No. 2071 5.Fl.RGT. 51

* Niet toepasselijke doorstrepen.

IDENTIFICATIE-GEGEVENS

Indien geen plaatje gevonden „niet aanwezig" vermelden

Niet aanwezig

Gegevens herkenningsplaatje

Gevonden persoonlijke eigendommen:

Waar gedeponeerd:

Tandstatus opgenomen: Ja.
zo ja, z.o.z.

ORIGINELE GRAF:

Gemeente EINDHOVEN (WOENSEL)
Op de Algemene Begraafplaats

Kerkhof of omschrijving nadere ligging
G.G. rij 6 No. 119
Vak rij graf

Welke aanduiding bevond zich op de plaats van het graf?

Wijze waarop begraven
kist, deken, matress-cover, enz.

HERBEGRAVEN IN: Mil. Rijksgraf / Civ. Rijksgraf / Part. graf

Gemeente YSSELSTEYN VENRAY

Kerkhof Centrale Begraafplaats

Vak Z rij III No. 68
Vak rij grafnr en/of grafaanduiding

Wijze van herbegr. In 1 hele m.c.
kist, deken, enz.

Is Burgemeester van overbrenging op de hoogte gesteld: Ja.

Eindhoven, 26 April 1949

De pelotonscommandant:

(handtekening)

G. ROODT
naam in blokletters

AAN:

Hoofd Identificatie en Berging
Gravendienst Ministerie van Oorlog
Informatie-Bureau Ned. Roode Kruis

Form. 481749

Z.O.Z.

585. Rapport van overbrenging Günther Mentzel.

586. De kisten met de Hakenkruisvlag en Stahlhelm..

587. Keurig in de rij wachten de Duitse soldaten om hun kameraden te begraven. Let op de groep vrouwen die aanwezig waren.

592. De auteur bracht een bezoek aan de Duitse graven te Ysselsteyn (L.) Het graf met de krans is van Günther Mentzel.

588. De kisten worden neergelaten en sommigen brengen de Hitlergroet.

Mentzel had wel onze moeder, wat zich daar in uitdrukte, dat zij zijn foto op bepaalde tijden (geboortedag en sterfdag e.a.) altijd met bloemen versierd had. Ook op het graf van mijn vader waren de data van Günter toegevoegd.
Een bijzondere herinnering is mij altijd bijgebleven, dat door haar voortdurende verslechterende gezondheidstoestand, dat de arts (ik leefde met mijn moeder samen) zo midden november 1956, mij daarop voorbereidde dat ik dagelijks met de dood van mijn moeder rekening moest houden. Ook mijn moeder voelde, dat de laatste dagen aangebroken waren en ze zei tegen mij, dat ze alle kracht bijeen wilde brengen, om op de dag van de dood van Günter van deze wereld wilde gaan. Ze heeft het waar gemaakt, zij is op 6-12-1956 overleden. Twee dagen daarvoor heb ik nog met mijn moeder gesproken dat ik het graf van Günter zou gaan bezoeken, zo gauw als dit mogelijk was.
Jammer genoeg kon ik deze afspraak pas in 1998 waarmaken. In de DDR-tijden was dit geheel

589. De Duitse aalmoezenier houdt een grafrede. Achter hen staat het muziekcorps van de Duitsers.

590. De kranslegging.

591. De hoeden zijn af.

Dienst Identificatie en Berging

Opdracht Nr. ...
24-1-'49

RAPPORT VAN OVERBRENGING

PELOTON EINDHOVEN 11 DATUM 11 April 1949

BAECKER
Naam

te ALTEMA PAUL
841-'14 Voornamen
Obergefr.

Geboren rang te EINDHOVEN legerar
1/Le.Flak Res.Abt. 848.
6-12-'42
Onderdeel gestorven

Duitser
Nationaliteit

D. 15982
D. I. B. nr.

„Sterbeurkunde" aanwezig ?
Wijze waarop deze gegevens verkregen: gegevens Gem.lijst bovenstaand.
Gemeente Adm./Kerkhof Adm./Kruis *
Op kist gegevens:Obergefr.PAUL BACKER Feldpost.L.26282.
* Niet toepasselijke doorstrepen. 1 Flak Regiment. 14. No. 31

IDENTIFICATIEGEGEVENS

Indien geen plaatje gevonden „niet aanwezig" vermelden
Half id plaatje aanwezig
Gegevens herkenningsplaatje
1/I/FLK.14.No. 31 A
1.

Gevonden persoonlijke eigendommen:

Waar gedeponeerd:

Ja.
Tandstatus opgenomen:
zo ja, z.o.z.

ORIGINELE GRAF:

Gemeente EINDHOVEN (WOENSEL)
Op de Algemene Begraafplaats
Kerkhof of omschrijving nadere ligging
G.G rij 6 No. 114.
Vak rij graf

Welke aanduiding bevond zich op de plaats van het graf?

Wijze waarop begraven
kist, deken, matress-cover, enz.

HERBEGRAVEN IN: Mil. Rijksgraf / Civ. Rijksgraf / Part. graf

Gemeente YSSELSTEYN VENRAY
Centrale Begraafplaats
Kerkhof
Vak Z rij III No. 63
Vak rij grafnr. en/of grafaanduiding

Wijze van herbegr. In 1 hele m.c.
kist, deken, enz.

Is Burgemeester van overbrenging op de hoogte gesteld: Ja.

Eindhoven, 26 April 1949 19

De pelotonscommandant:

(handtekening)

J. BOODT.
naam in blokletters

593. Rapport van overbrenging Andreas Merz.

Dienst Identificatie en Berging

Opdracht Nr. A 4350
dd 24-1-'49

RAPPORT VAN OVERBRENGING

PELOTON EINDHOVEN 11 DATUM 12 April 1949

MERZ
Naam

te GAMBACH ANDREAS
14-4-'01 Voornamen
Gefreiter.

Geboren rang te EINDHOVEN. legernr
1/Le.FLAK. RES.ABT. 848.
6-12-'42
Onderdeel gestorven

Duitser
Nationaliteit

D 15985
D. I. B. nr

„Sterbeurkunde" aanwezig ?
Wijze waarop deze gegevens verkregen: Bovenstaande gegevens volgens lijst Gemeente No. 198
Gemeente Adm./Kerkhof Adm./Kruis *
Op kist st: Gefr. Andreas MERZ
Feldp. L. 26282 2/Res.FLAK.712
* Niet toepasselijke doorstrepen.

IDENTIFICATIE-GEGEVENS

Indien geen plaatje gevonden „niet aanwezig" vermelden
Niet aanwezig
Gegevens herkenningsplaatje

Gevonden persoonlijke eigendommen:

Waar gedeponeerd:

Tandstatus opgenomen: Ja.
zo ja, z.o.z.

ORIGINELE GRAF:

Gemeente EINDHOVEN (WOENSEL)
op de Algemene Begraafplaats
Kerkhof of omschrijving nadere ligging
Vak G.G. rij 6 No. 117
Vak rij graf

Welke aanduiding bevond zich op de plaats van het graf?

Wijze waarop begraven
kist, deken, matress-cover, enz.

HERBEGRAVEN IN: Mil. Rijksgraf / Civ. Rijksgraf / Part. graf

Gemeente YSSELSTEYN VENRAY
Kerkhof Centrale Begraafplaats
Vak Z rij III No. 66
Vak rij grafnr. en/of grafaanduiding

Wijze van herbegr. In ½ m.c.
kist, deken, enz.

Is Burgemeester van overbrenging op de hoogte gesteld: Ja.

Eindhoven, 26 April 1949 19

De pelotonscommandant:

(handtekening)

AAN:

594. Rapport van overbrenging Paul Bäcker.

Oberkommando der Wehrmacht
Wehrmachtauskunftstelle
für Kriegerverluste und Kriegsgefangene

Berlin W 30, den 24. Februar 1943
Hohenstaufenstraße 47/48

Az.: Ref. I 19/ 3146/43

1 Anlage

Standesamt
Güstrow i. Meckl.
Eing. 26. FEB. 1943

Dem **Standesamt**

in G ü s t r o w

wird umstehende Kriegssterbefallanzeige zur Vornahme der Beurkundung übersandt; Vollzugsmitteilung unter Benutzung beifolgenden Kartenformulars erbeten.

Den Angehörigen ist tunlichst umgehend große Sterbeurkunde zuzustellen.

Sollte das dortige Standesamt nicht zuständig sein, so wird im Interesse der Zeitersparnis um unmittelbare Weitergabe der Sterbefallanzeige an den örtlich zuständigen Standesbeamten und um beschleunigte Benachrichtigung der Wehrmachtauskunftstelle mit Angabe des hiesigen Aktenzeichens gebeten.

595. *Een bericht van het Oppercommando van de Wehrmacht te Berlijn aan de gemeente Güstrow.*

Kriegssterbefallanzeige

über den

Dienstgrad: Gefreiten

Truppenteil: 5. Staffel Flieger Regiment 51

Vornamen: Günter Otto Heinrich

Familienname: M e n t z e l   5. Religion: ev. ?

Letzter inländ. Wohnort: Güstrow/ M. Lange Stege 41

Todestag und Todesstunde: 6. Dezember 1942 – Todesstunde unbekannt –

Todesort: E i n d h o v e n,

Todesursache: seiner Verwundung erlegen

Geburtstag und -ort: 6. Juli 1923 in Wittstock/Dosse, Ostprignitz Nr. 67/1923

Beruf oder Stand: ?

Familienstand: — ledig — verheiratet mit: ?

Vater: Rittergutsdirektor Otto Hermann Rudolf Mentzel geb. in Groß [illegible] ...

Mutter: [illegible] ... geb. ... wohnhaft Lange Stege

Sonstige Angehörige, soweit hier bekannt: Familie: Mentzel, Güstrow/ Meckl.
Lange Stege 41

Im Auftrage

596. *Het overlijdensformulier met alle gegevens.*

AANHANGSEL
bij verklarend verslag nr. K 1450.

GEHEIM
21.12.42.

INDUSTRIËLE SCHADE.

Philips Radiofabriek, Groep Strijp.

1a Kartonnage: mogelijk schade aan onderste verdieping.
1b Bedrijfsschool: ernstig beschadigd door hoog-explosieven en brand; groot gat in het dak; bomkrater bij het noord-oostelijk gedeelte, waar er schade is door luchtdruk.
1c Papierfabriek: groot gat aan de zuid-west kant van het dak. .
1d Opslagruimten voor papier en karton: een gebied van ongeveer36 bij 14 meter is uitgebrand.
1e Glasfabriek: een gebouw van 1 verdieping aan het n/w gedeelte is zeer zwaar beschadigd; een dichtbij staand gebouw van een verdieping werd zeer zwaar beschadigd; een laag gebouw aan de zuid-oost kant is mogelijk beschadigd.
1f Werkplaatsen: een gebouw van 1 verdieping is geheel verwoest; een gebouw van 1 verdieping met twee platforms heeft geen dak meer en is zwaar beschadigd door brand.
1g Röntgen laboratorium: een gedeelte aan de noordkant is beschadigd door brand
1h Elcoma-gebouwen: het centrale gedeelte is beschadigd door hoog-explosieve bommen; ongeveer 1/3 deel van het dak van het zuid-oostelijke gedeelte is zwaar beschadigd door hoog-explosieve bommen en door brand;
het overige gedeelte van het gebouw is mogelijk beschadigd.
1i Electrotechnische werkplaats: beschadigd door inslag van hoog-explosieve bommen.
1j Veemgebouw: bovenste gedeelte zeer zwaar beschadigd door inslag van hoog-explosieve bommen.
1k Radio-montage afdelingen: zuid-westelijk gedeelte van de gebouwen is beschadigd.
1l Machinefabriek: een gebouw is geheel verwoest; er is een gat in het dak van een loods met twee platforms, een ongelijkvormige loods met twee platforms is beschadigd, sinds 18-08-'42 is er in 't midden van een lange loods een platform aangebracht.
1m Bakelite fabriek: lage gedeelte van de noord-oost kant van het gebouw waarschijnlijk beschadigd.
1n Niet geïdentificeerd gebouw met 1 verdieping: geheel verwoest door brand.
1o Garage: westelijk gedeelte en aangrenzende loodsen verwoest.
1p Niet geïdentificeerd vierkant gebouw: is ernstig beschadigd.
1q Mechanische glasfabriek: van een lang gebouw aan de zuid-westelijke kant is bijna het halve dak verwoest, grote aangrenzende keet heeft mogelijk schade aan het dak.
1r Groot niet geïdentificeerd gebouw met veel platforms: er is een groot gat in het dak en de zuidelijke hoek is verwoest.

Philips Radiofabriek, Groep Eindhoven.

2a Hoofdkantoren: het hele dak van een gebouw van minstens 7 verdiepingen is verkleurd door brand en een groot dakraam is beschadigd.
2b Commerciële kantoren: de helft van het dak van een gebouw met meerdere verdiepingen is uitgebrand.
2c Niet- geïdentificeerd gebouw: dak is beschadigd.
2d Lampen- en Radiobuizenfabriek: het zuid/westelijke gedeelte is aan de rand van het dak rechtstreeks getroffen.
2e Lampen- en Radiobuizenfabriek: zuid/westelijke vleugel is zwaar beschadigd, waarschijnlijk door een voltreffer.
2f Lampen- en Radiobuizenfabriek: zuid/westelijke vleugel heeft twee grote gaten in het dak, waarschijnlijk door een voltreffer.
2g Lampen- en Radiobuizenfabriek: noord/westelijke kant heeft veel brandschade aan het dak, waarschijnlijk door een voltreffer.
2h Lampen- en Radiobuizenfabriek: van het blok dat de noord-vleugel met het hoofdblok verbindt zijn

4 van de 6 platform-daken uitgebrand en er is schade aan her dak op de noord/oost-hoek.

2i	Lampen- en Radiobuizenfabriek:	de noordelijke vleugel heeft een gat in het dak door een voltreffer, een naastgelegen lange lage loods is geheel uitgebrand.
2j	Twee niet- geïdentificeerde gebouwen:	schijnen, waarschijnlijk door brand, te zijn verwoest.
2k	Twee niet- geïdentificeerde gebouwen:	het een is uitgebrand, het andere beschadigd.

Stoomlinnen Fabriek (J.Elias: Textiel).

3a	Hoofdgebouw:	zeer groot gat in het dak en er omheen.
3b	Hoofdgebouw:	luchtdruk-schade op de zuidelijke hoek; een krater dichtbij en nog twee meer in nabij gelegen volkstuinen, waarschijnlijk door een bundel van vier bommen.

Particuliere schade.

4	Wattstraat:	rij huizen; 2 of 3 verwoest door hoog-explosieve bommen.
5	Bij de Wattstraat:	rij huizen; 2 of 3 uitgebrand.
6	Dichtbij de noord-oostelijke kant van Philips Strijp (Strijp-Groep):	7 kraters, mogelijk meer, in open grond.
7	Piet-Heinstraat:	rij huizen; 2 of 3 verwoest door hoog-explosieve bommen.
8	Harmoniestraat:	verscheidene huizen verwoest en beschadigd.
9	Verbinding van de Boschdijk met de Kruisstraat:	minstens 9 huizen verwoest door hoog-explosieve bommen.
10	Dichtbij Oude Bogert:	3 en mogelijk meer kraters; de spoorlijn kan zijn getroffen.
11	Dichtbij de noord-oostelijke kant van Philips (Eindhoven Groep), aan beide zijden van het Eindje, Fellenoord en Demer:	ongeveer 44517 mtr2 aan huizen voor het merendeel verwoest.
12	Vestdijk:	1 huis vernield.
13	Willemstraat:	4 huizen uitgebrand.
14	Prins Hendrikstraat:	4 huizen uitgebrand.
15	Julianastraat:	van een rij huizen 5 of 6 uitgebrand en een krater in dichtbij gelegen open grond.
16	Julianastraat:	van een rij huizen 3 of 4 uitgebrand.
17	Frederiklaan:	blok van ongeveer 4 huizen geheel verwoest.
18	De Jonghlaan:	blok van ongeveer 4 huizen voor het merendeel verwoest.
19	Dichtbij de oost-hoek van Philips Strijp:	grote groep huizen waarvan vele zeer zwaar beschadigd door hoog-explosieve bommen , sommigen door luchtdruk; 1 krater op de spoorlijn.

Geheim.
R.A.F. Basis,
MEDMENHAM.
ig/mlf/b.

597. De R.A.F. bestudeerde de luchtfoto's die ze na de aanval maakten en stelden een lijst op van wat ze getroffen hadden.

De onderschriften van de volgende serie foto's zijn beschikbaar gesteld door Kees Rijken en Paul Schepers, Eindhoven. Ook is de originele tekst van I.W.M. gehandhaafd.

Hierna volgt een foto-serie van de operatie "Oester" van foto's genomen door de aanvallende vliegtuigen. In die gevallen waarin het mogelijk was de identiteit van het vliegtuig te achterhalen wordt dit gemeld. De foto's worden zoveel mogelijk in chronologische volgorde getoond. Als niet anders wordt gemeld zijn de foto's genomen van Noord naar Zuid.

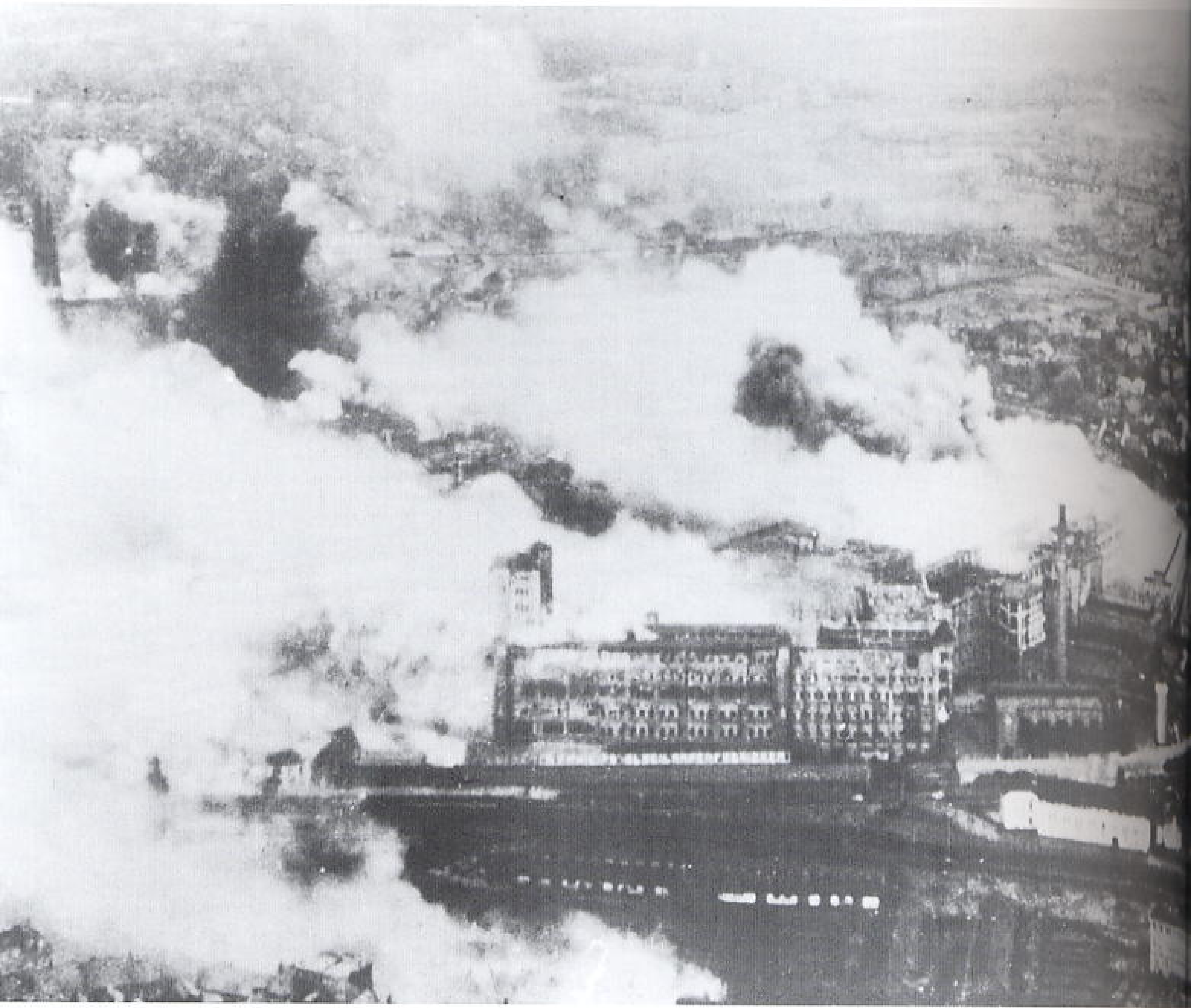
Van de foto hiernaast wordt vaak gezegd dat deze is genomen door Mosquitos, enige ogenblikken voor de aanval. Dit kan om een aantal redenen niet juist zijn. Ten eerste laat de foto de noordzijde van het Emmasingel complex zien. Echter,

Het bombardement gefotog

de vliegtuigen kwamen uit zuidelijke richting naar het noorden gevlogen, dus moet deze foto zijn genomen nadat het doel was gepasseerd. Ten tweede, daar het doel al was gepasseerd moeten de bommen al zijn gevallen. Ten derde, de Mosquitos van Squadron 105 en 139 vielen niet het Emmasingel complex aan, maar het Strijp complex.

Nu is de vraag waarom er geen bomontploffingen op de foto zichtbaar zijn. De uitleg volgt. De eerste twee Bostons van Squadron 88 moesten bombarderen vanaf geringe hoogte met 4x500lb bommen. Met een tijdsvertraging van 11 seconden per bom. De vliegtuigen waren Z2236 RH-G gevlogen door W/C Pelly-Fry DSO en Z2233 RH-K gevlogen door P/O Campbell. Er is gemeld dat beide vliegtuigen inderdaad foto's namen van de aanval. Het vliegtuig van W/C Pelly-Fry werd geraakt door Flak direct na het loslaten van de bommen en door een groot gat in zijn stuurboord vleugel kreeg hij een grote afwijking naar rechts waardoor hij van zijn Zuid-Noord route afweek. Hierdoor zou een foto die door dit vliegtuig zou zijn genomen niet recht vanuit het Noorden zijn gemaakt. Dus het enige mogelijke vliegtuig die deze foto kan hebben gemaakt is Z2233 RH-K. Echter is er nog steeds geen bomexplosie te zien, dus was er werkelijk een aanval. De bommen waren ingesteld met een vertraging van 11 seconden. Gezien de snelheid van het vliegtuig van 240 IAS, ongeveer 400 km per uur of 100 meter per seconde. Het vliegtuig kan dus meer dan een kilo-

598. Emmasingel seconds after first bombs are dropped by 88 Squadron (not yet exploded!)



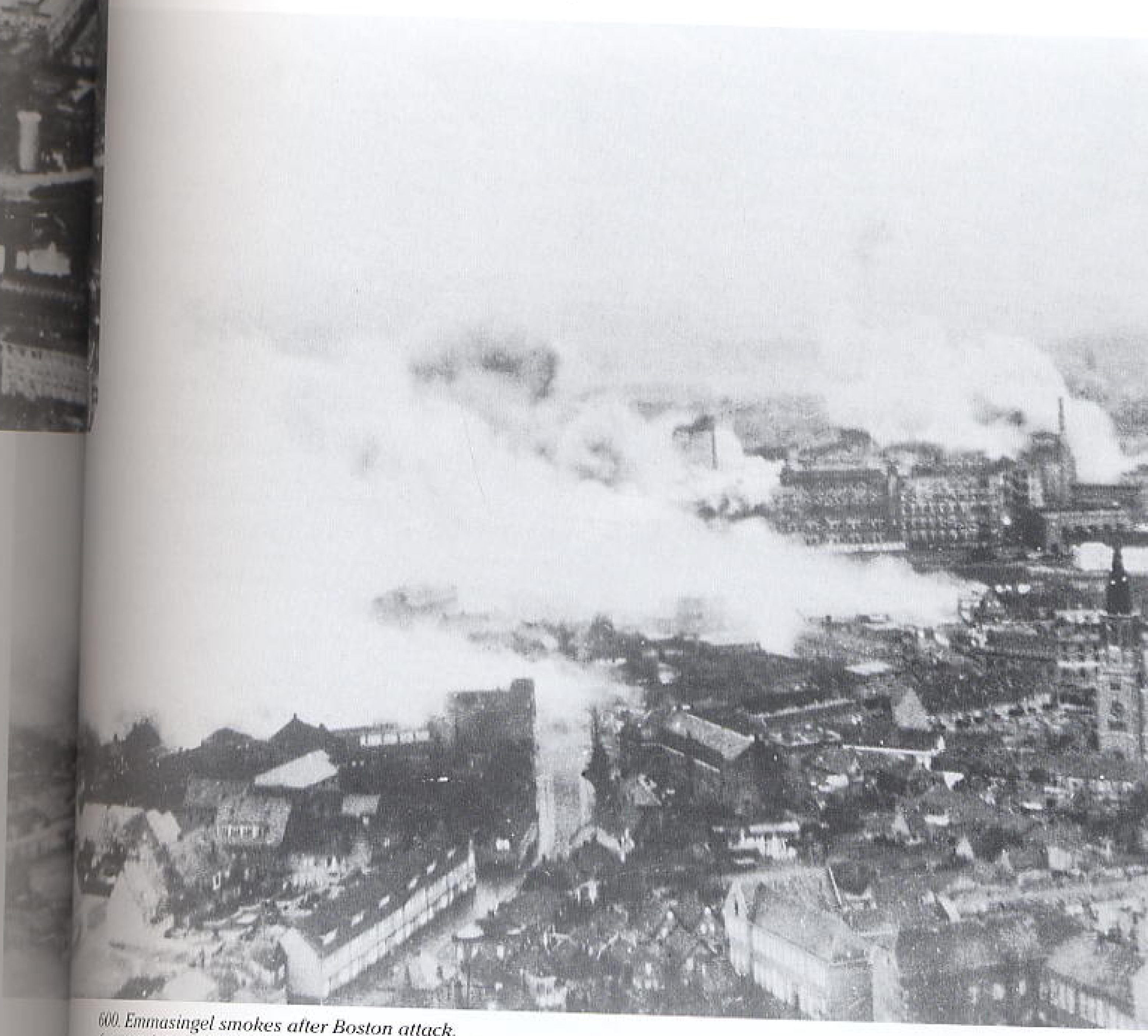
599. Boston view of Emmasingel attack.
(source: Imperial War Museum photo-number C3266)
Crown copyright en gereproduceerd met toestemming van de controller of her Majesty's Stationery office. [illegible]

meter vliegen in de 11 seconden vertraging. De afstand tussen het vliegtuig en de Emmasingel is ongeveer 400 meter, of 4 tot 5 seconden na het lossen van de bommen. Dus liggen er 8 zwaar explosieve bommen in het Emmasingel doelgebied nog 6 seconden te tikken voordat ze een ravage aanrichten aan de Philips fabrieken.
Geen andere aanvalsvliegtuigen zijn zichtbaar op de foto om de reden dat alleen de eerste twee vliegtuigen vanaf "dak-hoogte" zouden aanvallen. De overige vliegtuigen bombardeerden van 1000 tot 1500 voet. Zij vlogen dus te hoog om zichtbaar te zijn. De straat op de voorgrond is de voormalige Oude Bogert.

Op de foto boven ziet men rook opstijgen vanaf het gehele Emmasingel-complex. De opname werd gemaakt vanuit een Boston van of Squadron 88, of Squadron 226, die zijn vier hoog-explosieve

bommen vanaf 300 tot 450 meter hoogte liet vallen. Per oorspronkelijke order was bevolen dat de vliegtuigen na de aanval direct naar vlak boven de grond moesten duiken, iets wat deze Boston ook op het punt staat te gaan doen. De Duitsers hadden een luchtafweer-stelling gebouwd op de toren aan de linkerkant van het Emmasingel-complex. Let ook op de tekst onder het hoofdgebouw die luidt: "N.V. PHILIPS GLOEILAMPENFABRIEKEN" (red. Philips bulbs-factories Ltd.). De rook die men ziet opstijgen vanaf het woongebied, onderaan op de foto, is waarschijnlijk het gevolg van bommen die het doelgebied voorbij schoten.

De Boston van Squadron 88 of van Squadron 226 die de foto onder maakte, duikt na de aanval al naar dak-hoogte. Men kan de door rook omgeven karakteristieke toren, met er bovenop een luchtafweerstelling, onderscheiden. De kerk rechts is de St. Antonius Fellenoord. Deze kerk is te zien in enkele volgende foto's en kan gebruikt worden als referentie-punt bij het meten van de afstand tussen het fotograferend vliegtuig en het doel. Op twee plaatsen ziet men woongebieden in brand staan als gevolg van bommen die het doel zijn voorbij geschoten. De huizen links en ten zuiden van de kerk, staan hier fel in brand, terwijl op de vorige foto slechts rookpluimjes te zien waren. Links van de kerk woedt er nog een felle brand. De straat op de voorgrond is de Fellenoord en het begin van de Kruisstraat.



600. Emmasingel smokes after Boston attack.
(source: Imperial War Museum photo-number C3267, copy P. Schepers)

De aanduiding op de foto hieronder luidt: "SM6 6.12.42"//M*" 1000ft. LX.226". Ze werd erop vermeld door personeel van de RAF foto-ontwikkelingafdeling. De datum staat er duidelijk op, alsmede de hoogte bij het bombarderen en het squadron waar dit toestel bij hoort. De letters LX zijn code letters voor Squadron 226, Boston III, Z2234 MQ-X.

De bemanning bestond uit S/L (piloot) J.S. Kennedy, F/O (marine) R.S. "Jack" Rutherford en F/W (wo/ag) E. Eric Lee. Zij vielen het Emmasingel-doel tussen 12.30 en 12.33 u. aan, vanaf 300 meter hoogte met 4 bommen van 225 kg. MC, en met een (TD) onstekings-vertraging van 0.025 sec. Ze zijn hier na hun duik, net op boomtop-hoogte gekomen. De foto, genoman nadat de bommen gelost waren, ziet uit op het zuiden. Ze laat zien dat de Emmasingel al fel in brand staat. De St. Antonius Fellenoord kerk is duidelijk zichtbaar. Let ook op de dichtbij weggolvende rook die naar het schijn, afkomstig is van het vliegtuig zelf - op de volgende foto is echter te zien dat deze rook afkomstig is van een derde woongebied dat geraakt werd door het doel voorbij schietende bommen

601. Emmasingel as viewed from Boston III, Z2234 MQ-X, 226 Squadron.

Crown copyright is gereproduceerd met toestemming van de controller of Her Majesty's Stationary Office. PRO (GB)

602. Bostons attacking the Emmasingel.
(source: Imperial War Museum photo-number C5755).
Crown copyright en gepubliceerd met toestemming van de controller of Her Majesty's Stationery office.

Vanwege de zware wolken zwarte rook op deze foto is het misschien wel logisch ervan uit te gaan dat deze opname werd gemaakt door een Boston van Squadron 226, het tweede squadron dat de Emmasingel aanviel. Twee andere Bostons zijn te zien waarvan er een net z'n bommen heeft gelost. Rechts van de St. Antonius Fellenoord kerk is nog een brandend woongebied te zien.

603. Emmasingel.complex picured by Boston III, W8287 MQ-F, 226 Squadron. (source: Imperial War Museum photo-number C3277).

Op deze foto hierboven staat te lezen: "SM6 6.12.42"//M8" 1000ft. AF.226".
De code-letters wijzen op Squadron 226 Boston III, W8287 MQ-F, gevlogen door Sgt. (piloot) W.H.C. Leavitt RCAF, Sgt. (marine) A. Willis en F/S (wo/ag) A.C. Muskett. Zij vielen tussen 12.30 en 12.33 u. het Emmasingel-doel aan vanaf 300 meter met bommen van 225 kg. MC Time Delay 0.025 sec. De foto werd genomen nadat de bommen gelost waren, terugkijkend in zuidelijke richting en toont de Emmasingel die reeds fel in brand staat. Twee andere Bostons van Squadron 226 zijn te zien, alsmede zware branden ten noorden van het doel. De vliegtuigen moesten onmiddellijk nadat de bommen gelost waren, naar vlak boven de grond duiken, hetgeen deze toestellen op het punt stonden te gaan doen, met W8287 al overhellend naar het westen, zoals te zien is aan de schuine horizon. In het donkere gebied rechts is de St. Antonius Fellenoord kerk nauwelijks te herkennen, de toren aan de Emmasingel is echter duidelijk te zien. Enige geografie van Eindhoven: de straat die naar rechts onder verdwijnt loopt langs de Woenselse Markt, in 't midden rechts is een rij huizen van de Schoolstraat te zien. Net ten zuiden van deze huizen hangt een rookwolk en direct achter deze rook ligt Hemelrijken.

604. 21 Squadron Ventura drops incendiary on Emmasingel complex.
(source: Imperial War Museum photo-number C3268)

Twee inslagen van brandbommen zijn hier te zien, de een in het midden, de ander links. Kijkend naar de luchtverkennings-foto van de Emmasingel dan is daar de opslag-silo duidelijk te herkennen.

Foto rechts: heel duidelijk is links de toren van het Emmasingel-complex te zien, terwijl het fotograferend vliegtuig vlak over de daken vliegt van huizen die de noordkant van het doel begrenzen. Men kan zien dat het toestel naar links draait om volgens de aanvalsplannen naar de thuisbasis terug te keren. De bemanning van Ventura I, AE692 YH-K bestond uit: P/O (piloot) D.G.J. Smits, P/O T.W.D. Cartwright, P/O D.G. Pearson, Sgt. P.J. Pentelow en Sgt. T.B. Rook. Er werden om 12.39 u. vanaf een hoogte van 39 meter, 2 bommen geworpen van 112,5 kg. GP, met een ontstekingsvertraging (TD) van een half uur en 40x30 brandbommen. De straat links op de voorgrond heet Hemelrijken.

606. 21 Squadron Ventura turning for home after bombing Emmasingel target. (source: Imperial War Museum photo-number C3269).

605. 21 Squadron Ventura 1, AE692 YH-K, emerging from the Emmasingel smoke. (source: Imperial War Museum photo-number C3280).

[illegible]

Foto onder: de zeer kenmerkende rooksporen van de ontploffende brandbommen zijn over de hele lengte van het Emmasingel-doel te zien. De opslag-silo op de vorige foto is rechts naast de huizen te onderscheiden. Tussen het Emmasingel-complex en de barakken op de voorgrand (in 1914 voor Belgische vluchtelingen gebouwd) ziet men de spoorlijn van Eindhoven naar Den Bosch. Rechts staat de destijds zeer vermaarde Abonnee sigarenfabriek.

Foto hiernaast. Het Emmasingel-complex kan niet dan met grote moeite worden herkend daar het geheel in golvende rookwolken is gehuld. Rechts kan de Emmasingel-toren, met de luchtafweerstelling erop, net worden waargenomen. Langs de Parallelweg ziet men de spoorlijn Eindhoven-Den Bosch die de Emmasingel begrenst. Net links van de Emmasingel-toren is een zwarte ijzeren constructie te dien die over de spoorweg heen is gebouwd. Dit was de voetgangers-brug. Een andere Ventura van Squadron 21 ziet men recht over de toren vliegen. Ventura I, AE699 YH-J viel om 12.39 u. het doel vanaf 60 meter hoogte aan en liet twee bommen vallen van 112,5 kg. GP met een (TD) ontstekingsvertraging van een half uur en 40x30 brandbommen. Let op de buiten het com-

607. 21 Squadron Ventura I, AE699 YH-J, view on Emmasingel target.
(source: Imperial War Museum photo-number C3275).

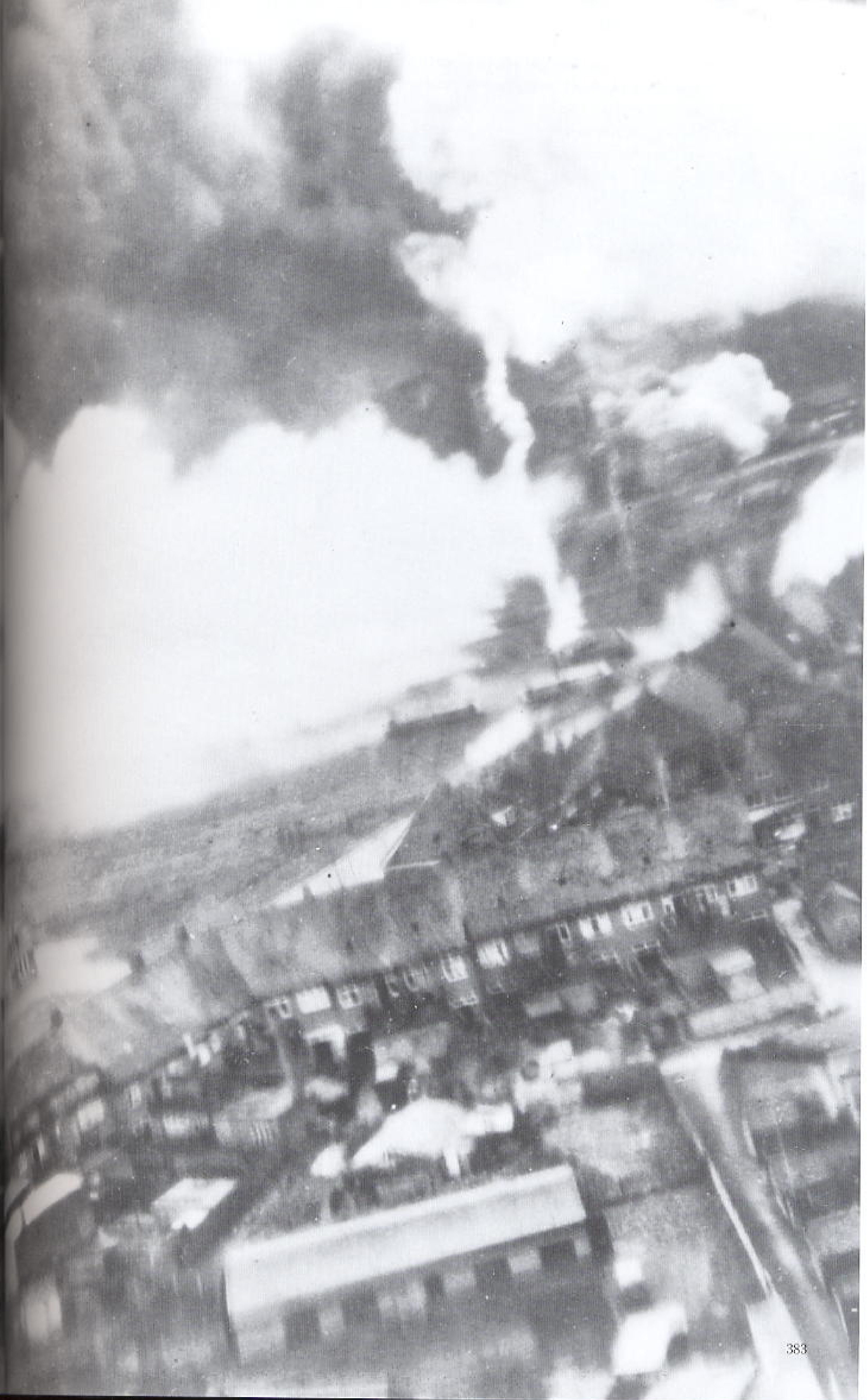
608. 21 Squadron Ventura I, AE692 YH-K, speeding away from Emmasingel.
(source: Imperial War Museum photo-number C3276).

plex ontploffende brandbom. Links op de foto, mogelijk afkomstig van speciaal dit vliegtuig. De aanduidelijk op deze foto luidt: FEL 6.12.42 //M.8" 150' L.J.21, wat maakt dat het hier betreft de Ventura I AE699 YH-J van Squadron 21. De bemanning van AE699 bestond uit: F/L (piloot) D.F. Dennis, F/L L.E. Webb, P/O R.A.J. Reggie Goode, Sgt. A.W. Richmond en F/S K.J. Edinborough. Dit afzonderlijke vliegtuig voerde 39 operationele opdrachten uit en behaalde daarmee het hoogste aantal in totaal. Het hoorde bij Squadron 21 in de periode 9.9.42 – 6.10.43, tot Flight 1482 van 6.10.43 - 24.1.44 en werd daarna opgeslagen bij M.U. 29, totdat het buiten dienst werd gesteld op 25.4.46. De eerste aanvals-vlucht werd gemaakt op 6.11.42 en de laatste vroeg op 9.9.43 naar Boulogne.

Foto hieronder. De Emmasingel is compleet verdwenen in reusachtige rookwolken. Let op de links te voorschijn komende Ventura van Squadron 21. De aanduiding op deze foto luidt: FEL 6.12.42 //M8" 150' H.K.21, geeft aan dat dit de Ventura I AE692 YH-K van Squadron 21 is. Vergeleken met de voorgaande opname van dit vliegtuig (C3280) slaagt de AE692 erin snel op afstand van het doel te komen om zo aan het moorddadig afweervuur te ontsnappen. De huizen op de voorgrond staan langs de Weverstraat, met de naar de achtergrond lopende Brouwerstraat.

Een onherkenbaar doel in Strijp, gefotografeerd door Ventura I, AE751 SB-M, van Squadron 464. Hij viel het Strijp-doel om 12.30 u. aan vanaf een hoogte van 50 meter, met twee bommen van 112,5 kg. (GP)= voor algemene doelen, met een (TD)= ontstekingsvertraging van 1 uur en 40x30 brandbommen. De bemanning van AE751 bestond uit: P/O (piloot) P.R. Robers RAAF 1151852, F/S (wo/ag) W.H. Bowlings RAF 922973 en Sgt. (ag) J.F. Webb RAAF 405959. De witte driehoek links-beneden, waarbinnen een auto te zien is, vormt het snijpunt van de Boschdijk en de Marconilaan die het Strijp-complex aan de linkerkant begrenst. De huizen-rijen in 't midden, liggen aan de rechterkant langs de Edisonstraat en aan de linkerkant langs de Marconilaan. De straat die uit de witte driehoek komt en rechtdoor loopt is de Joh. v.d. Waalsweg. De noordkant van het Strijp-complex loopt parallel aan deze laatste weg.

609. 464 Squadron Ventura I, AE751 SB-M, directly after bomb-release leaves Strijp target plastered with incendiaries. (source: Imperial War Museum photo-number C3278).

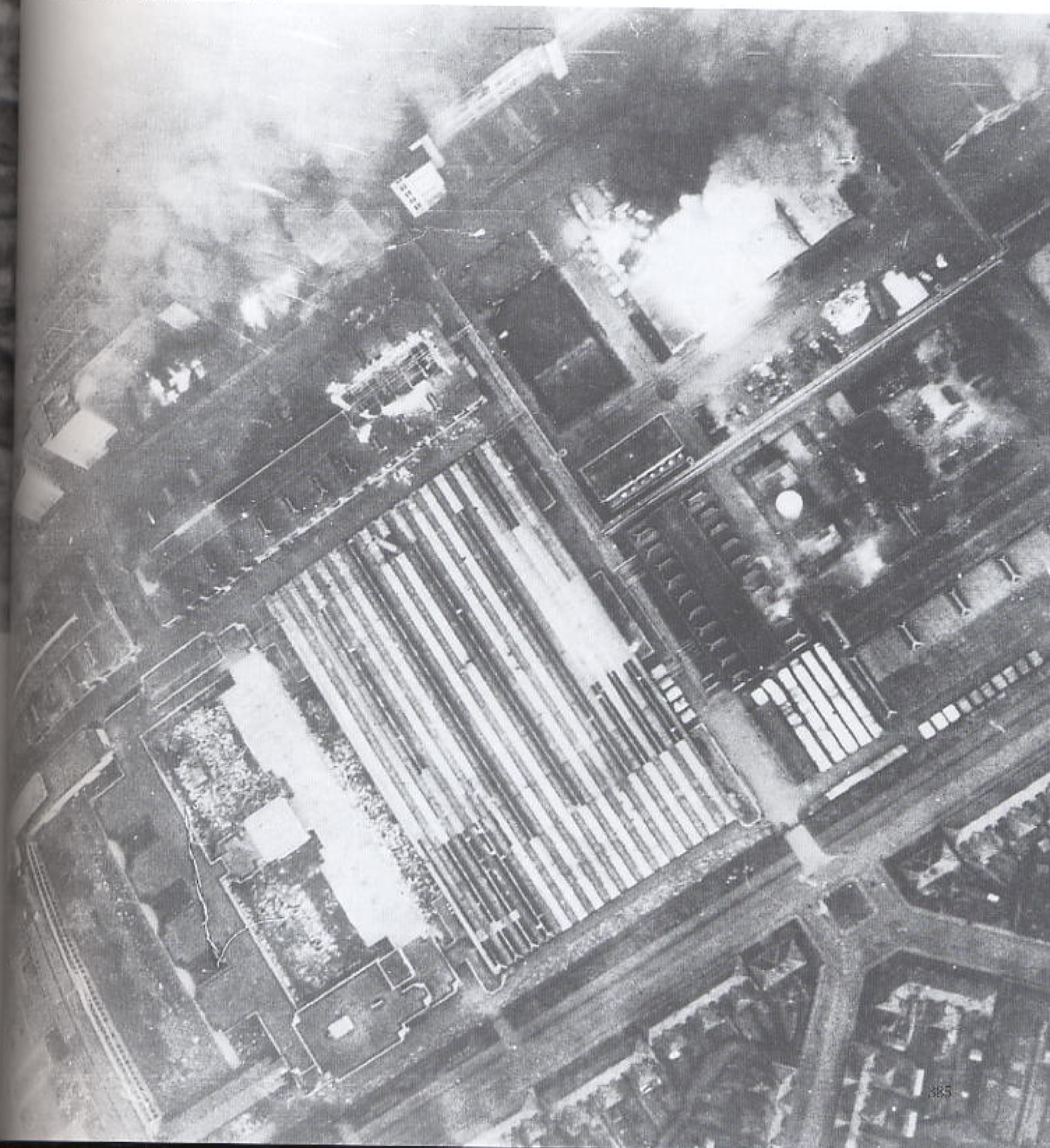


610. 464 Squadron Ventura I, AE751 SB-M, racing home over the Frankrijkstraat.
(source: Imperial War Museum photo-number C3274).

De aanduiding op deze foto luidt: 8FEL 6.12.42 //M. "150'D.M. 464, wat betekent dat deze Ventura I de AE751 SB-M van Squadron 464 is. De AE751 is hier, op de terugweg, bij de Frankrijkstraat te zien. De kerk rechts is de St. Pauluskerk. Op deze foto zijn drie andere Venturas te zien. Een is duidelijk zichtbaar voor de kerk (zie circel), de tweede komt er links van de Frankrijkstraat aan, over een rij heggen en de derde vliegt, 45° schuin hangend, in de verte en in dezelfde richting als de eerste Ventura, in het bovenste gedeelte van de witte rookwolk.

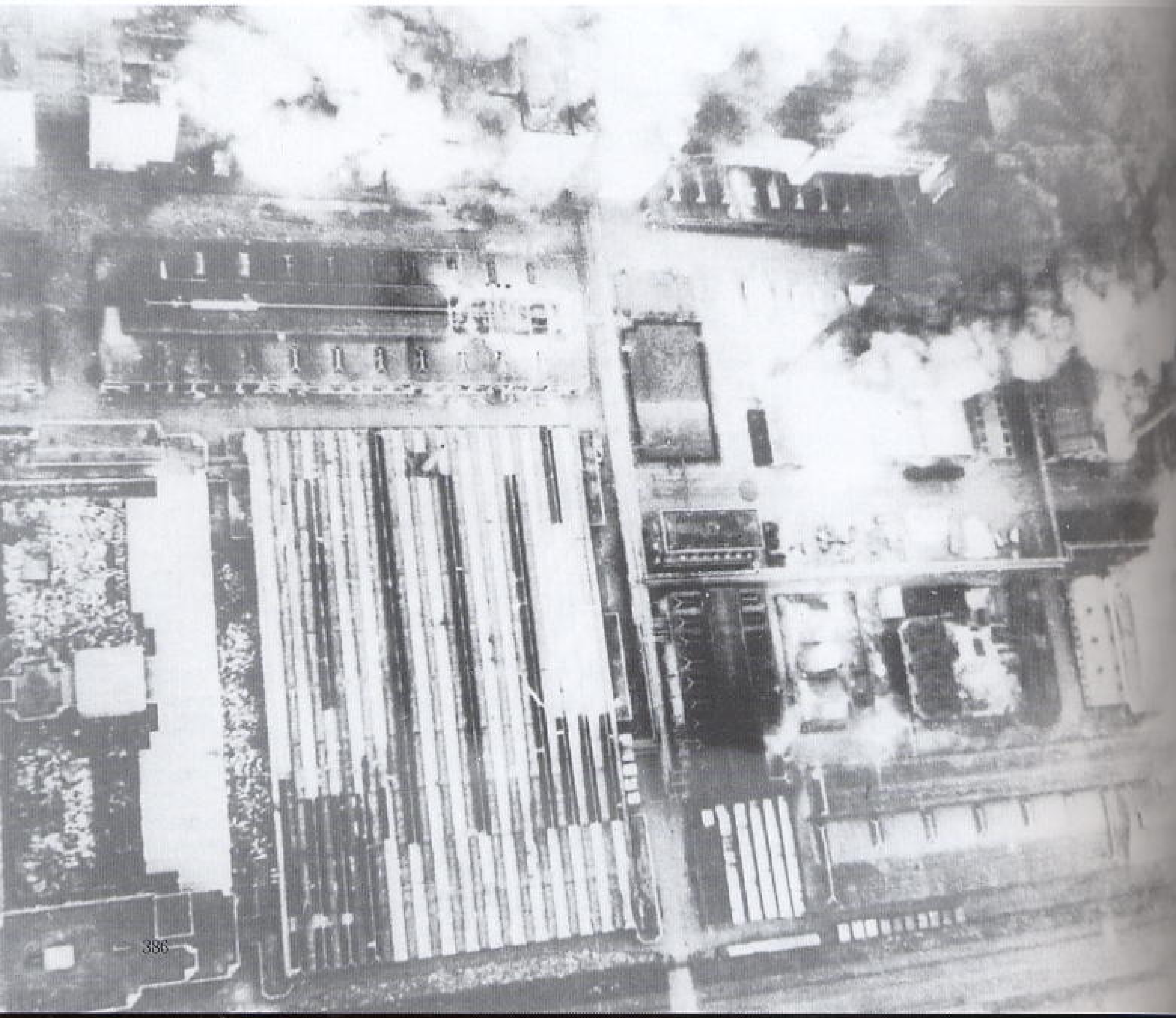
Op deze na de aanval genomen foto is uitgebreid de schade te zien op het Strijp-complex. De PR Mosquito vloog, vanuit het noord-westen komend, tweemaal over Eindhoven. Het vliegtuig kwam om 13.05 u. boven het doel op een hoogte van 240 meter. Bij de eerste passage vloog het toestel van links naar rechts over het doel Strijp en bovenstaande foto was een van de eerste opnames. Vanaf het doel Strijp vloog de Mosquito over de Emmasingel die in een lijn lag met de route van het vliegtuig. Na het passeren van de Emmasingel maakte het toestel een bocht naar het zuiden van Eindhoven en vloog in tegengestelde richting over de Hoogstraat voor de tweede passage over de doelen. Deze keer vloog de Mosquito naar het zuiden van de Emmasingel en de Strijp-complexen. Iedereen die de film die dit vliegtuig maakte heeft gezien kan deze route volgen. Ongelukkigerwijs werden er geen foto's gevonden van het Emmasingel-complex. De bemanning van DZ314 bestond uit: S/L (piloot) J.E. Houlston AFC DFC en W/O (marine) J.L. Armitage DFC.

611. 139 Squadron Mosquito VI, DZ314 XD-F, Photo Reconnaissance sortie..
(source: Imperial War Museum photo-number C3282).



De foto hieronder is net na de vorige genomen en laat het doel Strijp iets meer naar rechts zien, in de richting van het Emmasingel-complex. De bemanning van het vliegtuig: S/L J.E. Houlstond AFC DFC en P/O J.L. Armitage DFC, kwam om tijdens een operatie op 20 December 1942 tegen Rheine (Duitse jachtvliegtuig-basis). Met de Mosquito IV DZ387 stegen ze om 8.52 u. op vanaf Marham. Het vliegtuig kwam bij Lingen-Ems neer, waar beide bemanningsleden werden begraven. In 1945 werden hun lichamen overgebracht naar het Reichswald Forest War Cemetery. DZ314, ingedeeld bij Squadron 105, ging op 8 December 1942 verloren bij een operatie tegen Den Helder. Om 11.58 was het toestel vanaf Marham opgestegen. De bemanning werd krijgsgevangen gemaakt.

De foto hiernaast laat de PR Mosquito zien in scheervlucht, op ruwweg 240 meter hoogte vliegend, in noord-westelijke richting, net bij het in het zuiden liggend doelgebied van Strijp. De uiterst westelijke kant van het Strijp-complex is te zien, waarbij het Veemgebouw apart opvalt (wit). De kernmerken van de botsing, rechts bovenop het Veemgebouw, zijn duidelijk te onderscheiden, net een verdieping onder het dak, waarbij misschein het personeel ongedeerd bleef. Direct voor het Veemgebouw ziet men wrakstukken van het vliegtuig liggen, terwijl het staartstuk op een iets lager, rechts ernaast staand gebouw ligt. De staart, tesamen met 'n deel van het achterstuk van de romp, staat recht op de rest van de romp. Het lijkt alsof het direct achter de buikkoepel-boortschuttersplaats is afgeknapt. Het is waarschijnlijk dat het vliegtuig in de enorme rookwolken vloog met als gevolg dat voor de bemanning alles donker was en ze het gebouw waar ze tegenaan terecht kwamen nooit hebben gezien. De gehele bemanning kwam om het leven en werd op de Algemene Begraafplaats in Woensel, Eindhoven, begraven.



612. Second run acros Strijp target, Mosquito VI, DZ314 XD-F, 139 Squadron. (source: Imperial War Museum photo-number C5757).

[illegible]

...rechts. De PR Mosquito heeft nu wel ...oostelijke rand van het Strijp-complex ...ekt; de Glas-laan die het complex aan ...kant begrenst is op de foto te zien. In ...lijke richting vliegend zal het toestel ...spoedig over het, 500-600 meter ver-

...cond PR photo of Strijp complex, Mosquito ...314 XD-F, 139 Squadron. ...: Imperial War Museum ...number C3281).

[illegible]

614. Third PR photo of Strijp target, Mosquito VI, DZ314 XD-F, 139 Squadron. (source: Imperial War Museum photo-number C5756).

[illegible]

Rapport van den luchtaanval op de Philipsfabrieken op Zondag 6 December 1942.

Omstreeks half één ontving de dienstdoende telefoniste in de telefooncentrale (Mej. Cremmetuyn) van het L.S.W.K. te 's Hertogenbosch de voorwaarschuwing "Berta". Daarna werd het gesprek gestoord, mede door het hevig lawaai buiten. Dit werd veroorzaakt door Engelsche vliegtuigen, die zeer laag overkwamen, vurend naar alle richtingen. Tegelijkertijd kwam het afweergeschut in actie, terwijl bommen werden afgeworpen.

Het was niet meer mogelijk luchtalarm te maken; waarschijnlijk tengevolge van het uitvallen der electrischen stroom. Ook door den Gemeentelijken Luchtbeschermingsdienst werd geen alarm gemaakt, zoodat de aanval geheel onverwacht kwam en het karakter van een overval droeg.

Er werd een groot aantal brisantbommen en phosphorbrandbommen afgeworpen, waardoor verscheidene gebouwen werden getroffen en op vele plaatsen brand uitbrak. De aanval, die door 50 - 60 vliegtuigen werd uitgevoerd, had plaats in twee kort op elkaar volgende golven, gevolgd door een derde golf van beperkten omvang en korteren duur. De vliegtuigen vlogen zeer laag en, zooals op het complex Strijp werd waargenomen, dwars over het terrein, komend uit de richting van het laboratorium en gaande in de richting van den spoorlijn. Zoo was het mogelijk in de hoogbouwen op bijna iedere etage een lading brandbommen te deponeeren.

Het brandweer- en luchtbeschermingspersoneel bevond zich voor het meerendeel bijeen voor den middagmaaltijd. Dit was gemotiveerd, daar er g luchtgevaar was gemeld en niets een aanval deed vermoeden.

Verschillende leden van dit personeel ontsnapten ternauwernood aan den dood, toen brand- en brisantbommen in de onmiddellijke nabijheid insloegen en de brandweer getracht had na den eersten aanval uit te rukken.

Opmerkelijk was de kalmte van de menschen en de bereidheid, ondanks de groote gevaren, zich tot het uiterste te weren.

Toen ik ongeveer te 12.50 uur, tusschen de 2e en 3e aanval de leiding op het Complex Emmasingel op mij nam, was de toestand ongeveer als volgt : "Beide hoofdkantoren stonden in volle vlam, gebouw D was zwaar getroffen, evenals de gebouwen E en F, terwijl de schilderswinkel een voltreffer had gekregen.

De Luchtbeschermers werden in patrouilles door de gebouwen gezonden om nog achtergebleven ploegwerkers op te sporen en branden te blusschen. Een tweetal gewonden was reeds verbonden. Ir.v.d.Hoeven, die zeer snel ter plaatse was, had bij deze inzet der hulpverleening een belangrijk aandeel.

De moeilijkheden werden vergroot door het uitvallen van telefoon, licht en noodverlichting, zoodat met Hellesenslampen meest werden gewerkt.

De brandweer had het reeds zwaar te verantwoorden gehad; drie brandbommen in de kazerne, waardoor brand ontstond, en een brisantbom in de onmiddellijke nabijheid en brand in de schilderswinkel. Met veel doortastendheid werd het brandweermateriaal gered en de brand geblauscht. Het bleek inmiddels, dat de watertoevoer gestoord was, waardoor de moeilijkheden werden vergroot. Aan Commandant Arends gaf ik opdracht door de Willemstraat met de motorspuit naar het hoofdkantoor te gaan. Inmiddels moesten allen zich dekken, daar er weer vliegtuigen het vuur openden.

De brandweer, versterkt met vele, uit eigen beweging, opgekomen luchtbeschermers- en brandweerlieden heeft zich gedurende den geheelen middag en avond bezig gehouden met bluschwerkzaamheden bij de hoofdkantoren, gebouw D, de expeditieloods en de 5e etage van gebouw C.

Daar alleen water uit het gemeentenet ter beschikking stond, werd spoedig een motorspuit gekoppeld op de bronnen, in de nabijheid van de g fabriek, terwijl in den avond noodgedwongen water uit de Gender werd gebruikt.

Verscheidene luchtbeschermingscommandanten, die geen dienst hadden meldden zich tijdens of kort na den aanval, zoodat de werkzaamheden verdeeld konden worden. Bijna het volledige personeel der beroepsbrandweer, nachtdienst gehad had, verscheen uit eigen beweging, terwijl vele vrijwilligers zich, zonder gealarmeerd te zijn, meldden.

Brandweerman v.Helvoirt kwam om het leven, toen hij, na zijn gezin
red te hebben, zich gereed maakte naar de fabriek te snellen. Op dat oo-
blik ontplofte een blindganger in zijn woning.

Al spoedig werd aan den heer Schüssel de leiding op het Complex Em-
singel opgedragen, terwijl door Cdt. Boxsem vanuit de stad telefonisch
ntact werd verkregen met 's Hertogenbosch (Dienststelle van Majoor Wolk)
het Luftgaukommando Aussenstelle Rotterdam. Zoodoende was het mogelijk
lp van buiten te krijgen en verschenen later op den middag vijf brand-
rwagens van de Duitsche brandweer, die door Cdt.Boxsem op den Boschdijk
rden opgewacht en door de stad werden geleid. Hun hulp kwam in hoofdzaak
stad ten goede.

Nadat mij gebleken was, dat de werkzaamheden op het Complex Emma-
ngel in vollen gang waren, begaf ik mij naar het Complex Strijp om een
druk te krijgen van den toestand aldaar. Het was immers niet mogelijk
lefonisch verbinding te krijgen, ook niet door middel van de inductor-
tallatie.

Op Strijp aangekomen, bleken ook daar vele branden te woeden; in de
rijfschool, apparatenfabriek, magazijn Wouters, papierfabriek en op vele
dere punten woedde het vuur. Overal ontploffingen van bommen en munitie.
eds in het begin had men de Commandopost moeten ontruimen, door rook en
mmen gedwongen. Commandant Buys had zich teruggetrokken op de brandweer-
zerne en zond vandaar patrouilles ter hulpverleening uit. De geneeskundi-
post in de Apparatenfabriek was verloren gegaan. De verbandkamer in de
lampfabriek werd daarom gebruikt, terwijl al spoedig door den geneeskundige
nst een post in het Ontspanningsgebouw was ingericht. Dr.Burger, Dr.Klo
d en nog eenige medici gingen persoonlijk op zoek naar mogelijk nog aan-
zig zijnde gewonden. Zooals later bleek werden twee man van het ketel-
is gedood, terwijl een automonteur eveneens om het leven kwam.

Daar slechts weinigen op het uur van den aanval in de fabrieken wa-
n, bleef het aantal slachtoffers beperkt en het aantal gewonden gering.

De brandweer was onder leiding van brandmeester Jamin uitgerukt naar
e Apparatenfabriek. Het bleek dat de watertoevoer onderbroken was, ter-
jl het filtergebouw een voltreffer had gekregen. De brandweer ontsnapte
nauwernood aan den dood toen de tweede aanval kwam. Brandweerman v.d.Mar
rd ernstig aan de hand gewond, doch kon geholpen worden.

Door watergebrek en bommen gedwongen, besloot Commandant van Netten,
e inmiddels de leiding op zich genomen had, zijn materiaal terug te trek-
n naar den rand van het terrein bij de Kastanjelaan om vandaar de aanval
w in te zetten. Er werd fel gestreden om het behoud van de fabrieken.
t gelukte de papierfabriek te behouden, alsmede het magazijn Wouters,
arvan een vak een prooi der vlammen werd. De Etosbakkerij bleef gespaard,
wijl op vele andere punten assistentie werd verleend en de bluschwerk-
mheden den geheelen nacht doorgingen.

De geringe benzinetoewijzingen deden zich geducht voelen. Gelukkig
de stedelijke brandweer nog voor aanvulling zorgen.

Ir.Rooterink, die zeer snel ter plaatse was, gaf zich groote moeite
water- en stroomvoorziening op gang te krijgen, hierin bijgestaan door
ingenieurs der Technische Bedrijven. Echter tevergeefs.

Na een indruk van het Complex Strijp te hebben gekregen begaf ik mij
er naar Complex Emmasingel. Bij duisternis bracht ik nog een bezoek aan
plex Strijp en trof aldaar aan Majoor Hertel en Hoofdinspecteur van Dove
e zich van den toestand kwamen overtuigen.
ral waren de bluschwerkzaamheden in vollen gang. Ook de omringende ge-
en van het bedrijf waren zwaar getroffen, vooral in de binnenstad, zoo-
t tot laat in den avond het vuur oplaaide en allerwege met het bluschen
rd voortgegaan.

Een overzicht van de schade, alsmede van het aantal afgeworpen bom-
n kan nog niet worden gegeven. Vastgelegd dient te worden dat blindganger
L.B. bommen de werkzaamheden zwaar hinderden en nog dagen later storend
rkten. . .

616. De brandweerhelm werd in 1941 ingevoerd. Het is de helm van het Ned. Leger. Het leeuwtje werd vervangen door het embleem van de Gem. Brandweer.

Hulpdiensten

Gedetailleerde beschrijving van de werkzaamheden der Philips' Brandweer en van den Luchtbeschermingsdienst bij het bombardement der Philipsfabrieken op zondag 6 december 1942
(Oude stijl gehandhaafd)

Het was ongetwijfeld voor eenieder te Eindhoven een zeer groote verrassing toen op Zondag 6 December 1942, des middags omstreeks 12.30 uur, uit de vrij laag hangende wolken plots een groot aantal vliegtuigen dook, waarvan de vorm en de wijze van vliegen afweken van die der Duitsche machines, welke dagelijks boven de stad cirkelen en nauwelijks meer bijzondere aandacht vragen.

Als bij intuïtie voelden zij, die deze zwerm bommenwerpers voor het eerst zagen, dat er iets ongewoons ging gebeuren. Lang tijd voor gissen was er niet, want uit het vuren door het Duitsche afweergeschut en de zware ontploffingen der inmiddels uitgeworpen brisantbommen bleek duidelijk, dat de Engelsche luchtmacht een grootscheepschen aanval deed op de stad en wel in het bijzonder op de Philipsfabrieken.

Door een ontstane storing in het electriciteitsnet was het niet mogelijk de alarmsirenes in werking te stellen, doch de bevolking, inclusief de weinige Philips-menschen, welke hier en daar op de terreinen werkzaam waren, was reeds voldoende opgeschrikt om te weten dat er groote dingen te gebeuren stonden.

Drie aanvallen, waarvan twee zware, werden op de fabrieken gedaan; de bommenwerpers vlogen rakelings over en soms tusschen de gebouwen, waarover en waartegen verschillende soorten bommen, zooals brandbommen, brisant- en tijdbommen werden gezaaid.

De uitwerking was groot; verscheidene gebouwen geraakten in brand of liepen door hevige explosies ernstige beschadigingen op.

De Philips' Brandweer en de Luchtbeschermingsdienst zagen zich plotseling voor een bijna onmogelijke taak geplaatst, temeer, daar er door de defect geraakte waterleidingen op tal van critieke plaatsen geen water was.

Van beide diensten klopte de organisatie niettemin, zoodat voor zoover de omstandigheden dit toelieten, volgens vastgesteld schema kon worden gewerkt.

Om een duidelijk overzicht van deze werkzaamheden te krijgen, is het noodzakelijk e volgende verdeeling en onderverdeeling te maken;

A. Het werk van de brandweer.
  I. Op het complex Emmasingel.
  II. Op het complex Strijp.
  III. Buiten het fabrieksterrein.

B. Het werk van den L.B.D.
  I. Op het complex Emmasingel.
  II. Op het complex Strijp.
  III. Buiten het fabrieksterrein.

A. Het werk van de Brandweer

I. Op het complex Emmasingel.

Juist hadden de dienstdoende brandweerlieden zich in hun kazerne aan den maaltijd gezet, of een aanhoudend schieten en een penetrant motorgeronk werkten hun nieuwsgierigheid. Nauwelijks waren zij echter opgestaan om even buiten te kijken, toen de eerste bommen al neerkwamen. IJlings begaven de mannen zich naar den schuilkelder. Na den eersten aanval zijn zij naar de kazerne teruggegaan; de oude Magirus werd naar buiten gereden. De tweede aanval dwong de mannen weer dekking te zoeken, deels in den kelder, deels liggend op den grond, tegen een muur van de fitterij. De brandbommen vielen bij tientallen in de naaste omgeving, waardoor op vele plaatsen brand uitbrak. Ook de kazerne was geraakt. Het was dus een vereischte het nog aanwezige materiaal zoo spoedig mogelik naar buiten te brengen. Tot overmaat van ramp wilde de nieuwe Magirus niet starten, met het gevolg, dat hij met vereende krachten naar buiten geduwd moest worden. Gelukkig sloeg de motor

kort daarop toch aan, zoodat de wagen op eigen kracht kon wegrijden. Met den materiaalwagen was het minder eenvoudig, daar er een brandbom onder lag te branden. Na veel moeite mocht het eindelijk gelukken dezen venijnigen vuurhaard te dooven. Onder deze bedrijven wist een brandweerman in koelen bloede nog zes brandbommen met de handen in de Gender te gooien, hetgeen uitbreiding van den brand ter plaatse (o.a. het acculoodsje) voorkwam.

Met de oude Magirus was men (de buiten de kazerne verblijvende leden van de beroepsbrandweer kwamen achtereenvolgens op) inmiddels flink aan het werk gegaan; de branden van de garage, den schilderswinkel en de fitterij waren spoedig gebluscht, de Commandant, de Heer Arends, dirigeerde deze motorspuit daarna naar den Emmasingel, teneinde wat te geven op het brandende Hoofdkantoor. Terstond na het tweede bombardement was ook de nieuwe Magirus hierheen gereden en wel via de poort achter de kazerne. Deze was weliswaar op slot, doch met een hamer kon het slot vlug geforceerd worden. Het plaatsen van en standpijp op den Emmasingel was het eerste werk, doch vóór dat de manschappen hier iets mee konden uitrichten, kwamen de Engelsche vliegers voor de derde maal boven de fabrieken. In aller ijl zochten de mannen van deze spuitwagen dekking tegen de rondvliegende granaatscherven, steenen en stukken glas, door plat op den grond tegen de pui van de afdeeling "Inkoop" te gaan liggen.

Toen de laatste aanval voorbij was, wist iedereen, dat het Hoofdkantoor niet meer te redden was, ondanks het feit, dat het volledige bluschmateriaal van het complex Emmasingel ter plaatse was.

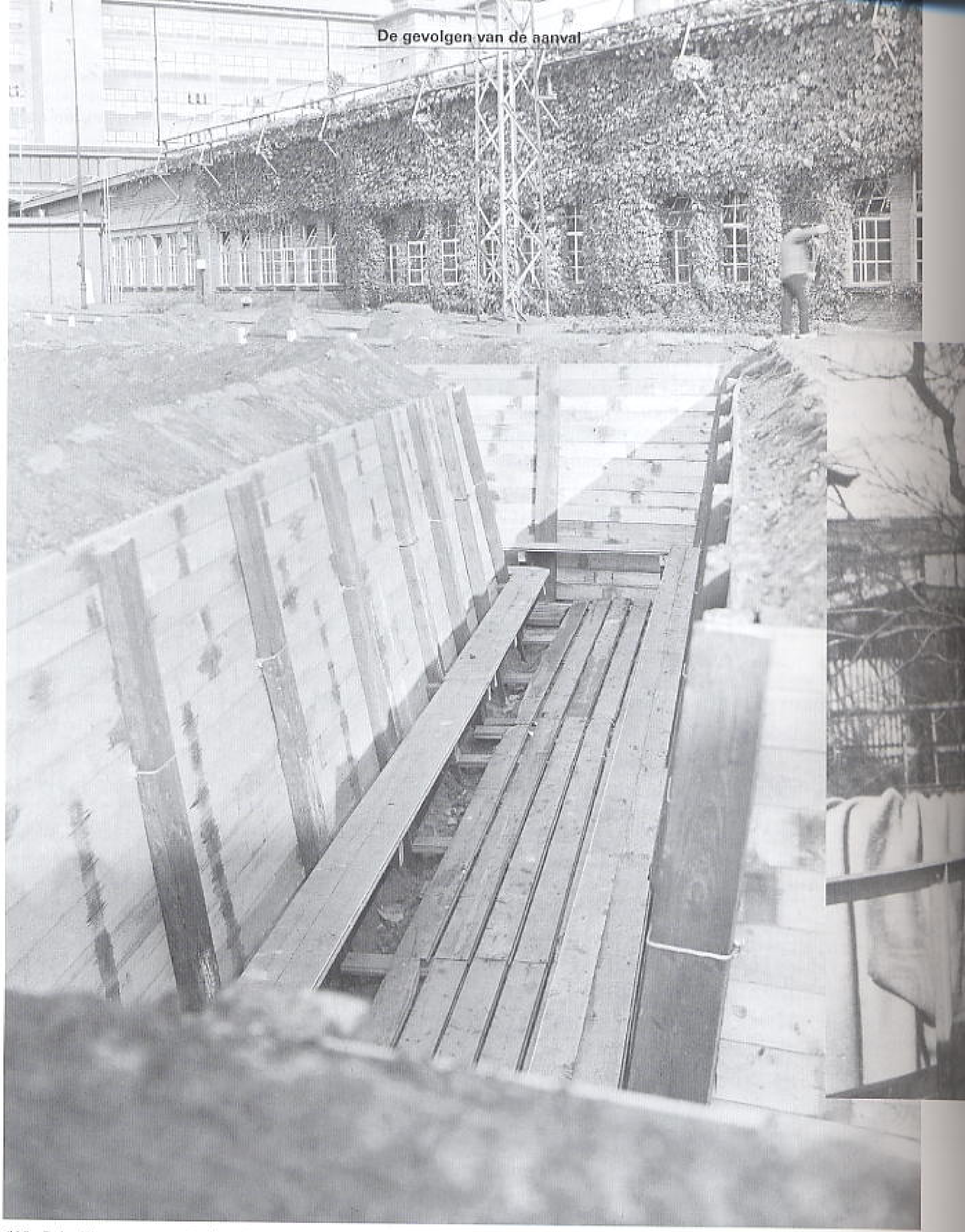
Op verschillende punten werden standpijpen geplaatst, doch de eigen waterleiding bleek danig geraakt te zijn; er was bijna nergens water. Voor de maanschappen, die achter de houten eettent een standpijp aan het plaatsen waren, beteekende dit een zeer gelukkig toeval, daar er zooals achteraf werd gemerkt, op nog geen vijf meter afstand een groote "blindganger" lag.

Vervolgens heeft men een spuit op de gmeentelijke waterleiding aangesloten, waardoor goed water kon worden gegeven bij den gloeilampentoren en later bij de houten loodsen L en UU De hitte was hier zoo hevig, dat de brandweerlieden hun gezichten moesten beschermen met planken en zelfs plat op den grond moesten gaan liggen om niet te verschroeien. Voor de andere spuit was er geen druk voldoende; deze werd derhalve bij de bron, achter de gasfabriek, opgesteld,

Een extract uit het rapportenboek van de Luchtbeschermingsdienst-Eindhoven geeft het volgende beeld:

Dagdienst	6 December 1942.
12.40 uur	Bombardement ! Electrisch licht valt uit. Luchtalarm niet mogelijk. Majoor vraagt alarm-Kan niet gegeven worden.
12.55 uur	Majoor H.L.B.D. op de post.
12.55 uur	Woensel vraagt hulp.
13.00 uur	B.P. Maurits Gestel uitgerukt. Verschillende functionnarissen op H.P. (Hoofdpost, Schrijver)
13.20 uur	Ontploffingen in de Kastanjelaan.
13.25 uur	Steeds opnieuw explosies bij Philips. Bominslag Julianastraat- Blindganger in Anna Pawlonastraat.
14.00 uur	Den Haag (4xL) gemeld.
14.30 uur	Mauritsstraat G.wagen lekke band, 3 gewonden.V.P.L. vraagt assistentie.
14.40 uur	Binnenziekenhuis vraagt hulp.
14.45 uur	Ortskommandant op H.P.
17.55 uur	Explosies en vuurzuil in stad.
19.45 uur	Melding aan
20.34 uur	Grote vuurzuilen richting station.
22.30 uur	Bericht, dat gastoevoer afgesloten is.
00.20 uur	Meldt Den Bosch "Geen Luchtgevaar"

617. Gegevens van de L.B.D.



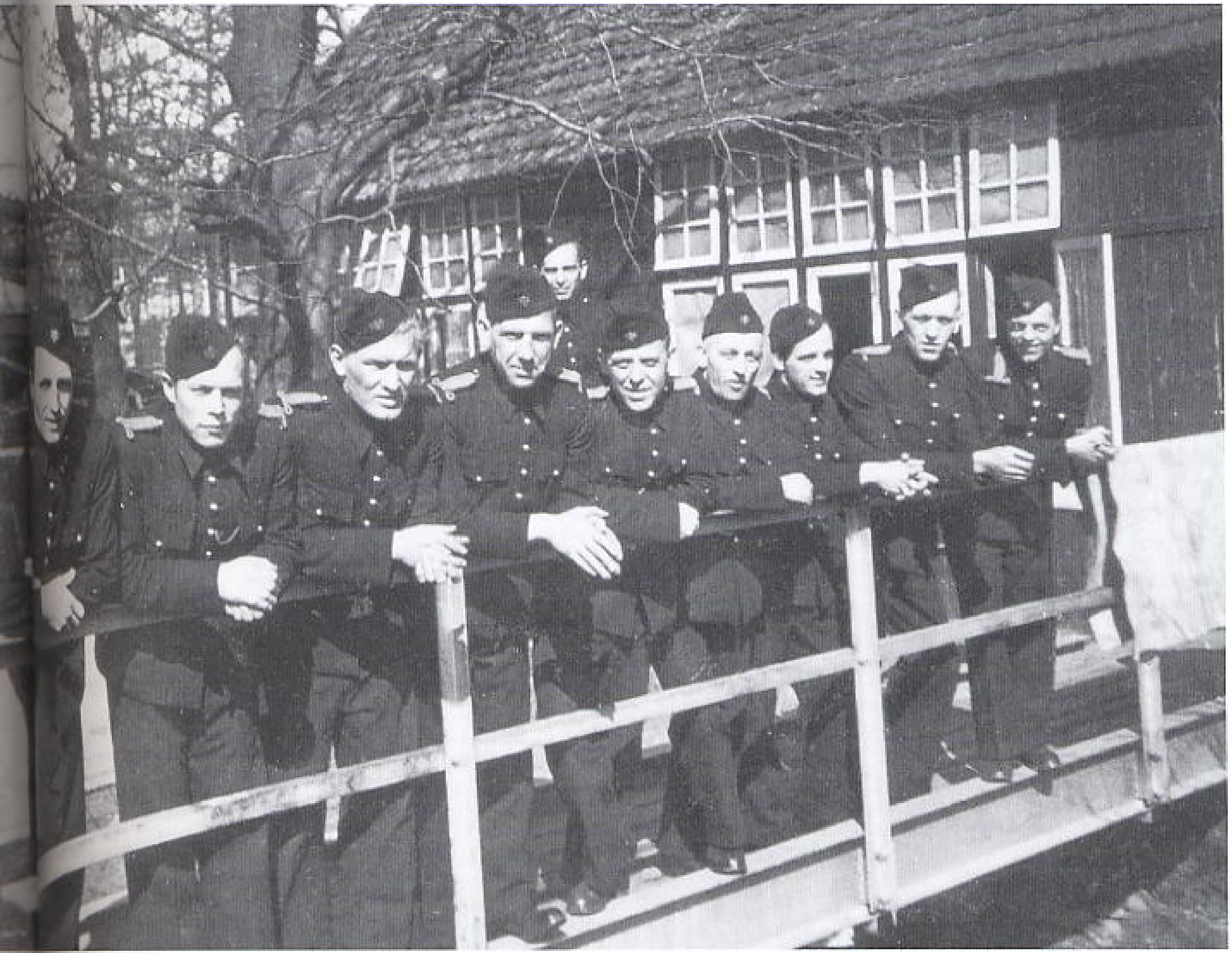
618. Schuilloopgraven in de tuin van het Philips Nat. Lab. Deze loopgraven zouden in 1942 weer verdwijnen toen het Nat. Lab. werd uitgebreid.

teneinde met zes stralen de expeditieloods en gebouw D. aan te vallen.

Het Hoofdkantoor werd inmiddels niet vergeten. Met veel moeite was een lange slang uitgerold en aangelegd in de hal, zoodat het vuur met water uit de gemeenteleiding goed bestreden had kunnen worden. Toen kwam helaas het bericht, dat de benzine totaal verbruikt was en de spuit dus niet meer kon werken. Gelukkig wist de gemeente na eenigen tijd nog wat motorbrandstof beschikbaar te stellen. De vlammen deden intusschen hun vernietigend werk. Ir. F.J. Philips verzocht enkelen brandweerlieden te trachten nog verscheidene waardevolle voorwerpen uit zijn privékantoor te redden. Door jaloezieën stuk te hakken kon men zich toegang verschaffen vanaf de straatzijde. Behalve een zilveren rookstel, een fraaie antieke kast, en groote staande klok en tal van boeken en bescheiden werden er nog vele sigaren in vei-

ligheid gebracht, welke laatste de heer Philips beschikbaar stelde ter verdeeling onder de brandweer.

De brandweer, inclusief enkele vrijwilligers, vocht, zooals de volksmond het uitdrukt, tegen de bierkade. Wel wist zij door verbeten optreden de vlammen in de expeditieloods en de pakkerij te



619. De mannen van de Philips Brandweer op het bruggetje over de Gender op het Emmasingelcomplex. V.l.n.r. Roelof Mulder, Jan Strijbos, Jan Blommaart, Jan Verhulst, ? Heijmans, Harrie v.d. Goor, Johan Rosenbrand, Nico Schelling, ? Hoeimans, Tinus van Diessen.

bedwingen, zij kon echter onmogelijk verhinderen, dat het trotsche Hoofdkantoor en een groot deel van den gloeilampentoren geheel een prooi van het vuur werden.

De spuit, welke achter de gasfabriek stond opgesteld, heeft onafgebroken tot omstreeks 22 uur gewerkt. Toen kon de machinist geen druk meer op de pomp houden, waardoor het blusschen moest worden gestaakt. Het materiaal werd opgeborgen, en de wagen naar de kazerne gebracht. Ongeveer 1.30 uur werd er echter weer opdracht gegeven de spuit bedrijfsklaar te maken en bij de Gender op te stellen, met het doel het gebouw ED na te blusschen. Het gelukte evenwel nog steeds niet voldoende druk op de pomp te krijgen; de andere wagen werd daarom ter assistentie ontboden. Tot pl.m. 8 uur Maandagmorgen is er water gegeven.

II. Op het complex Strijp.

Ook hier lieten de brandwachten, toen de eerste Engelsche luchtaanval begon, hun pap in den steek en zochten, zoo snel als hun beenen hen dragen konden, een veilig onderkomen in den schuilkelder.

Zoodra de eerste partij bommen was afgeworpen (bijna ieder gebouw was geraakt, behalve de kazerne) werd besloten met de Fiatmotorspuit uit te rukken, doch de wagen was juist buiten gebracht, of opnieuw daverden de vliegtuigen over het complex en vielen er tientallen bommen van allerlei soort en kaliber. Met groot levensgevaar wist een reserve-machinist de motorspuit weer naar binnen te rijden.

TIJD	SPUIT	UITGERUKT NAAR	TERUG	AANTAL SLANGEN	STRAAL PIJPEN	open WATER	B.K.	BRANDHAARD	BEVELVOERDER	BEMERKING
12,33	Eindhoven (Kromhout) Eindhoven (Autoladder)	Nassaustraat-W.de Zwijgerstr. idem	13,30	10	4		BK	1 won ng 3 won ngen	Brandmeester A.v.d.Nobelen O.B. Geenen	Nadien onder bevel Onderbrandmeester Geenen
12,35	Vakpost Gestel	Mauritsstraat	15,14	8	3		BK	binne brandjes woni ngen (10)	Ploegl.Vermulst	In opdracht van Brandmeester Nieman
12,40	Eindhoven (Geesink)	Wal	14,45	28	6	Dommel	BK	Sigar nfabriek en Wi kelpand	Brm. Nieman	Eerste aanval van BK met drie stralen,na aa Vakpost Tongelre de MS Geesink als aanjager Dommel.
2,40	Commandant									Op Hoofdpost Lbd. Electrisch licht gestoord, geen berichtgeving.
12,40	Eindhoven (Benz)	Fellenoord	2,00	24	6		BK	± 30 woningen	O.B.Bouchez	Nablussching tot 8 uur (7-12-1942)
12.45	Vakpost Str.A	Sophiastraat	16,00	8	3		BK	12 wo ingen	Brm.v.d.Nobelen	Later onder bevel Bwt.de Jong.Tijdbom ontplof 1 man ~~zwaar~~ licht gewond. Telefoonverbinding
2,45	Commandant	op Centraalpost Brandweer.								
12.45	Motor-ordonnancedienst ingesteld.									
2,48	HBM.Schmeink	op centraalpost								Brandweerkazerne.
1.50	Vakpost Strijp	Schootschestr.	13.25	5	2		BK	1 won ng	Pl.leider B.Voets	Gevlucht door bomexplosie
2,50	Vrijwillige Brandweer									opgeroepen (door alarmcentrale)
3,00	HBM.Schmeink									
3.00	Vakpost. Woensel	Edisonstraat	13,25	1	1		BK	2 binnenbrandjes	Pl.leider de Graaf	Naar Hoofdpost Lbd.
3,05										Brandmelding Humboldtplein
3,17										Mondelinge hulp gevraagd voor Emmasingel De Kringhuis N.S.B.
3,20	Vakp.Tongelre	Wal	2.30	8	2		BK	Sigarenfabriek en Winkelpand	Pl.leider v.d.Lee	Eerst ingezet als aanjager van Geesinkspuit, op eigen kracht op brandkraan.
3.20										Op verzoek Commandant is de Ondercommandant v.Gestel der Vrijwillige Brandweer op onderw naar Emmasingel.Geen nader bericht
3.24	Bickersspuit Eindhoven									met vrije manschappen bezet.
3.27	Vp.Woensel	Humboldtplein	15.15	3	1		BK	1 woning	Pl.leider de graaf	In aanvang geen druk op waterleiding,geblusc emmerketting,nadien meer druk.
3.30	Eindhoven (Kromhout)									<u>N.B.</u>Brm.v.d.Nobelen dat spuit Kromhout vrij Door Commandant aan Bwt.de Jong opdracht ge deze spuit naar Kringhuis en station gaat.
3.30										Ortskommandant meldt: Brand station.
3.31	VP.Strijp.	Kastanjelaan	15.30	8	4		BK	4 woningen	Pl.leider B.Voets	
3.35	Vp.Str.A en Gestel									<u>N.B.</u> Bwt.de Jong werken omgeving Mauritsstraat
3.40	M.S.Veldhoven									Assistentie ingeroepen door Commandant
3.40	Bickersspuit Eindhoven	Boschdijk	2.00	13	3		BK	11 woningen w.o. cafe en winkel	O.B.H.Scheij	1 man licht gewond
3.54	M.S.Den Bosch Tilburg Helmond									Asistentie ingeroepen op verzoek HBM Schmeink Hoofd-Luchtbeschermingsdienst.

TIJD	SPUIT	UITGERUKT NAAR	TERUG	AANTAL SLANGEN	STRAAL PIJPEN	OPEN WATER	B.K.	BRANDHAARD	BEVELVOERDER	BEMERKING
13.58	Eindhoven (Kromhout)	Parallelweg Station	15,00	4	2		BK	Kringhuis N.S.B. Stationsgebouw Hotel Atlanta	Brm.v.d.Nobelen	<u>N.B.</u> Kringhuis niet te houden.
14.00										Den Haag gewaarschuwd door Hoofd.Lbd.
14.00	Vrijwillige Brandweer Eindhoven							Willemstraat		<u>N.B.</u> Groote brand
14.07	Geesink							Wal		N.B. Uitslaande brand,geen assistentie
14.10	Motor-ordonn. dienst									Assistentie gevraagd voor Demer
14.10	Spuit Vakpost Stratum B.									Opdracht Commandant deze niet bemande s te halen
14.20										Melding ontvangen op Hoofdpost Lbd.wein waterleiding Woensel.HBM Schmeink verzo via Gem.Bedrijven aan waterleidingbedri Philips hun afsluiters naar Woensel te voor meerder druk in gemeente-net. HBM Schmeink ontvangt op Hoofdpost Lbd. deling mededeeling van den Heer Kremer, door Ir.Tromp van de N.V.Philips om 14.0 assistentie is gevraagd van drie spuite de Staatsmijnen welke om 15.00 uur verw worden.
14.23	Vakp.Str.B.	Kanaalstraat	23.30	11		Dommel		Winkelpanden Demer		Als aanjager voor waterlevering aan Ei (Kromh) voor Demer.Commandant ter plaats
14.23	M.S.Veldhoven	idem	23,45	10		Dommel		idem	Brm.v.d.Heyden	idem.
14,30										Commandant Brandweer Den Bosch biedt ma hulp aan(1 spuit onderweg)tot nader ord dankt,situatie nog niet duidelijk.Zeven ton zijn reeds onderweg naar Eindhoven.L naaste omgeving nog hulp vorderen.
14.32										Commandant Valkenswaard biedt assistenti Opdracht gegeven zich klaar te houden vo te rukken.
14.35										HBM! Schmeink opdracht gegeven om uit te
14.45	Eindhoven Geesink	Wal								N.B. vraagt nieuwe opdracht.Op order HB opruimen en in te zetten Binnen Zietenzi zijde Vestdijk.
14.55	M.S.Den Bosch	Stratumseind		28	2	Dommel				Den Bosch dient als aanjager voor Demer.(
14.58	M.S.Valkensw.									Meldt zich aan kazerne
15.00	M.S.Aalst-Waalre									Op last HBM.Schmeink uitgerukt,melden F.v
15.05	M.S.Helmond									Worden door gids opgewacht.Opstellen F.v.
15.10	Eindhoven Kromhout	Markt	6,10	44	11	Gracht Vestdijk		a.achterzijde winkelpanden. b.Demer,Markt 34 en 35 c.ingestorte panden Demer	Brm.v/d. Nobelen Odt.Korteweg Brm. Straatman	Eerste aanval met pomp op waterleiding,la water opgevoerd gekregen vanaf waterpunt dijk.Gebluscht met 5 stralen op achterzij van de Demer,twee stralen bankgebouw Markt een straal Markt 35.Nadien,via een nog te geplaatste spuit als aanjager met drie st in de Demer op smeulende puinhoopen.

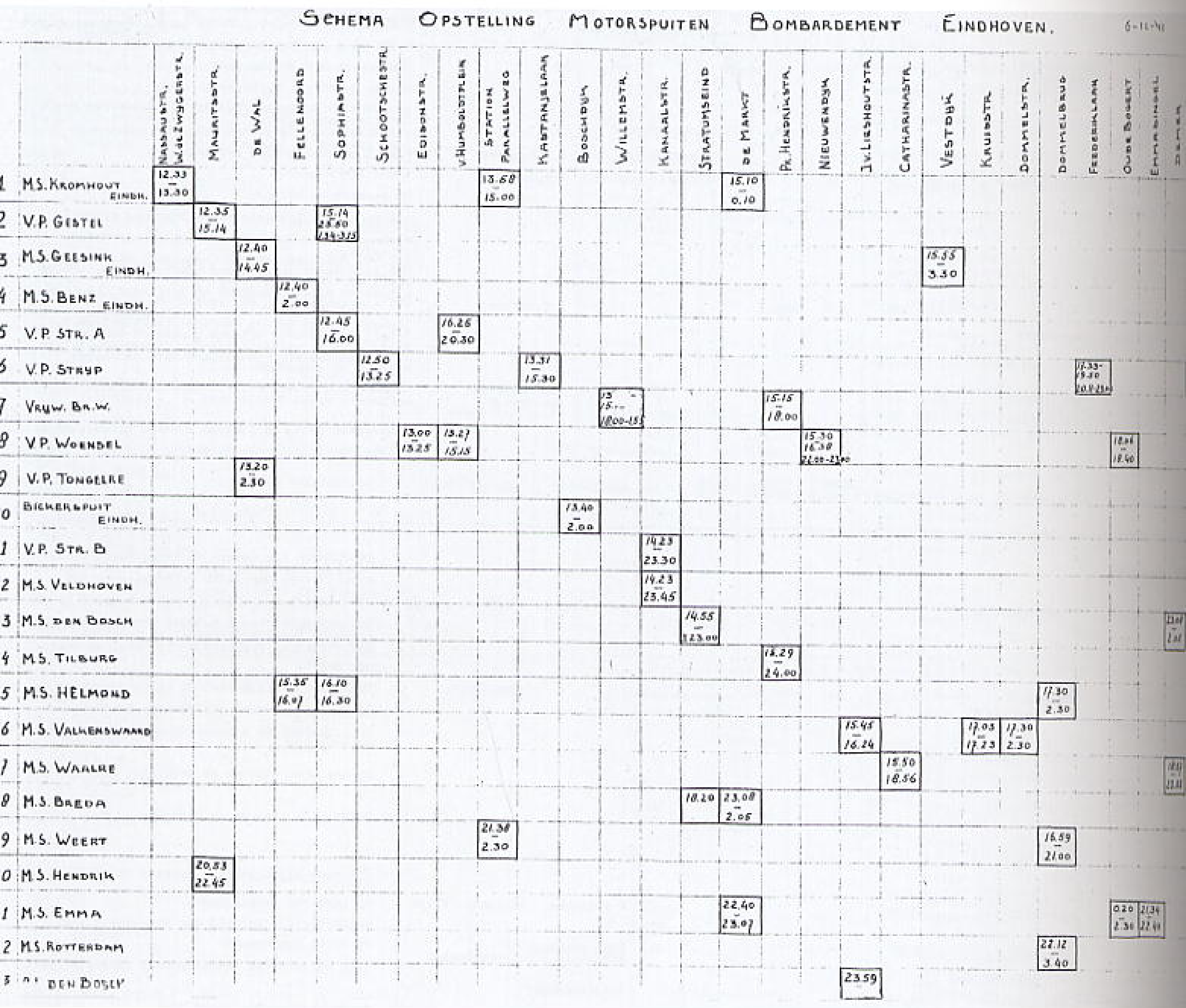
620. Het verslag van de Gemeente Brandweer.

SPUIT	UITGERUKT NAAR	TERUG	AANTAL SLANGEN	STRAAL PIJPEN	OPEN WATER	B.K.	BRANDHAARD	BEVELVOERDER	BEMERKING
Ordonnance-dienst									Bwt.Antonis meldt dringend hulp voor 1 woon… in de Catharinastraat en 4 woningen in de … Hendrikstraat.
									Inspecteur v.Politie vraagt hulp voor Humb… plein,geen water(vuur weer opgelaaid.Aan d… verhooging stadsnet wordt gewerkt) Inmidd… tankwagen uitgezonden.
M.S.Tilburg	Pr.Hendrikstr.	24.00	30	6		BK	5 woningen 1 Cafe	HBM.Poost	
Hulp.Woensel	Nieuwendijk	16.38	5	2		BK	4 woningen	Pl.leider de Graaf	
M.S. Helmond		~~16.07~~							meldt zich F.v.Edenplein
M.S. Helmond	Fellenoord	16.07							niet afgelegd
									Diverse meldingen J.v.Lieshoutstraat.
M.S.Valkensw.	J.v.Lieshoutstr.	16.24	2	1		BK	Binnen ziekenh.	C.Luijbregts	
M.S.Waalre	Catharinastraat	18.56	6	2		BK	Hoek Willemspl.	Brm.Kuyken	N.B.Spuit werkt in Catharinastraat
Eindhoven Geldrop	Vestdijk	3.30	14	4	Gracht		Binnen ziekenh.	Brm.Nieman	Deed tevens dienst als aanjager voor spuit … Eindhoven(Kromhout)op de Markt.Na inrukken … man bewaking met straal op standpijp.
M.S.Valkensw.								C. Luijbregts	N.B.werken in J.v.Lieshoutstraat,tweede aa… binnen ziekenhuis.
Vrijwillige Brandweer							Willemstraat		N.B.Hoofdman v.Grootel.Brand in Willemstra… meester.
M.S.Weert	Sophiastraat								Meldt zich aan kazerne Brandweer.
M.S.Helmond	Nassaustraat	16.30							Reserve op F.v.Edenplein.
M.S.Weert									Tweede spuit van Weert meldt zich.
M.S.Breda en Rotterdam									Assistentie aangevraagd,door Cdt.Budde via Luchtbeschermingsdienst.
M.S.Rotterdam									Politiepost Schiedam op order Cdt.Budde ve… twee spuiten te zenden.
Eindhoven							Fellenoord	O.B.Bouchez	N.B. Brand Fellenoord meester.
Hulp.Str.A.	Humboldtplein	20.30	7	2		BK	enkele woningen	Bwt.de Jong	1 man licht gewond
Hulp.Woensel									in reserve op vakpost.
									Rijksinspectie Brandweerwezen Den Haag vraa… inlichtingen.
									Ordonnance naar Boschdijk als gids voor Bra… Rotterdam.
									B.S.van HBM.Schmeink aan Commandant op Hoo… Lbd.,ter beschikking staan Weert,Helmond,V… waard en vakpost Woensel.
M.S.Weert		21.00	48	3	Dommel			Brm.Smeets	M.S.Weert door Commandant op Hoofdpost Lbd… zet als aanjager op Fellenoord.
M.S.Valkensw.	Kruisstraat	17.23							Ingezet wegens defect Babyspuit(Bickers)va… Scheij.Defect door monteur Brandweer herst…
									Major Hertell vraagt vanaf Hoofdcommandopo… welke spuiten nog beschikbaar zijn.Antwoor… Helmond en vakpost Woensel.
M.S.Valkensw. en Helmond	Dommelstraat bij brug	2.30	20					Brm.Luybregts Brm.Davids	~~Melden~~ zich melden bij Cdt.Budde;bedoeld a… aanjagers brand Parallelweg.
Hulp.Strijp	Frederiklaan	19.50				BK.	Timmerfabriek	Pl.leider Voets	
M.S.Breda									Commandant Breda meldt zich precent Hoofdp…
									Gids uitgezonden naar Aalsterweg om spuite…

SPUIT	UITGERUKT NAAR	TERUG	AANTAL SLANGEN	STRAAL PIJPEN	OPEN WATER	B.K.	BRANDHAARD	BEVELVOERDER	BEMERKINGEN
Ladderwagen Rotterdam									In Tilburg opgevangen en terugsturen … Cdt.Budde.Order in Tilburg te 19.20 ui… voerd.Tevens Den Bosch verzocht voor … zenden van Autoladder.
M.S.Breda	Stratumseind		8		Dommel			Adjunct v.Well	Doet dienst als aanjager naast M.S.der…
									Het personeel van M.S.Breda ter assist… gezonden van Brm.Straatman op de Markt…
									Brm.Straatman verzoekt assistentie om … ger Markt.
M.S.Waalre	Markt	23.55	60	5	Gracht		Vestdijk	Brm. Kuyken	Ingezet bij Brm.Straatman als aanjage…
Ordonnance dienst									Op Fellenoord geen assistentie noodig.
									Bwts.Houtman en v.Sleeuwen met brood … manschappen.
M.S.Emma en M.S.Hendrik									Melden zich precent op Hoofdpost Lbd.
Autoladder den Bosch									Meldt zich precent op Kazerne.
Transportwagen Eindhoven									Uit voor bijvullen van Benzine en olie…
Hulp.Strijp	Frederiklaan	23.00					2 woningen	Pl.leider Voets	Op last van Commandant
									Major Hertell beveelt een motorspuit … Kringhuis…
M.S.Weert	Parallelweg	2.30	11	2		BK.	Nablussching Kringhuis e.o.	Brm.Smeets	Op bevel Commandant
M.S.Tilburg	Pr.Hendrikstraat								N.B. Meldt brand textielschool Maurits…
M.S.Hendrik	Mauritsstraat	22.45					textielschool		
M.S.Rotterdam									Meldt zich op Hoofdpost Lbd.
M.S.Emma	Emmasingel	22.40					assistentie bij Poort C (Philips)		
									Gem.Bedrijven verzocht gasleiding Dem… sluit…
Hulp.Woensel	Nieuwendijk	23.00	2	1		BK.	Nablussching		Gaskraan gesprongen.
M.S.Rotterdam	Dommelstraat	3.40			Dommel			Cdt.Budde	Als aanjager voor het station en ter v… ging Helmond wegens grooter capaciteit… Onderzoek Parallelweg en Ouden Bogert … Schmeink.
									Brm.Straatman vraagt assistentie van e… motorspuit als reserve voor Kromhout d… slecht gaat loopen.
M.S.Emma	Markt.	23.07							Opdracht van HBM.Schmeink.Melden bij B… Straatman.(M.C.Emma was inmiddels vrij… Emmasingel).Kromhout (Eindhoven) uitg… door Breda vervangen.Waalre vervangen … M.C. den Bosch.
Autoladder den Bosch	J.van.Lieshoutstr.						Binnen Ziekenhuis	Hwt.v.d.Loo	
									gegaan.Naar Kazerne.Weert (2 spuiten,… kenswaard en Helmond.
M.S.Tilburg									Na genoten maaltijd naar huis.
M.S.Valkenswaard									idem.
Wagen 10									Wagen met chauffeur voor vervoer van … manschappen naar Tilburg.

Op tal van plaatsen kwamen bommen neer. Het ketelhuis werd getroffen, evenals de Philite-fabriek, de Apparatengebouwen, de Papier- en Cartonnagefabriek, het magazijn Wouters en de Bedrijfsschool.

Overal sloegen de vlammen uit en het was voor de brandmeesters een uiterst moeilijke opgaaf stig aan den rechterarm werd gewond. Gezien de positie, waarin men zich bevond, mag het werkelijk een wonder genoemd worden, dat er niet meer slachtoffers waren. Voor de tweede maal ontpopte de reserve-machinist zich als een ware brandweerman door ook nu de Fiat, tijdens den bommenregen, te verrijden en een veiliger plaats te geven.


SCHEMA OPSTELLING MOTORSPUITEN BOMBARDEMENT EINDHOVEN. [illegible]

Nr.		Nassaustr. Wal Zwijgerstr.	Mauritsstr.	De Wal	Fellenoord	Sophiastr.	Schootschestr.	Edisonstr.	v.Humboldtplein	Station Parallelweg
1	M.S. Kromhout Eindh.	12.33 – 13.30								13.68 – 15.00
2	V.P. Gestel		12.35 – 15.14			15.14 / 25.80 / 1.34-3.15				
3	M.S. Geesink Eindh.			12.40 – 14.45						
4	M.S. Benz Eindh.				12.40 – 2.00					
5	V.P. Str. A					12.45 – 16.00			16.26 – 20.30	
6	V.P. Strijp						12.50 – 13.25			
7	Vrijw. Br.W.									
8	V.P. Woensel							13.00 – 13.25	13.27 – 15.15	
9	V.P. Tongelre			13.20 – 2.30						
10	Bickerspuit Eindh.									
11	V.P. Str. B									
12	M.S. Veldhoven									
13	M.S. den Bosch									
14	M.S. Tilburg									
15	M.S. Helmond				15.35 – 16.07	16.10 – 16.30				
16	M.S. Valkenswaard									
17	M.S. Waalre									
18	M.S. Breda									
19	M.S. Weert									21.38 – 2.30
20	M.S. Hendrik		20.53 – 22.45							
21	M.S. Emma									
22	M.S. Rotterdam									
23	[illegible] den Bosch									

Nr.		Kastanjelaan	Boschdijk	Willemstr.	Kanaalstr.	Stratumseind	De Markt	Pr. Hendrikstr.	Nieuwendijk	Jv.Lieshoutstr.
1	M.S. Kromhout Eindh.						15.10 – 0.10			
2	V.P. Gestel									
3	M.S. Geesink Eindh.									
4	M.S. Benz Eindh.									
5	V.P. Str. A									
6	V.P. Strijp	13.31 – 15.30								
7	Vrijw. Br.W.			13 – 15.. / 18.00-15..				15.15 – 18.00		
8	V.P. Woensel								15.30 – 16.38 / 21.00-21.40	
9	V.P. Tongelre									
10	Bickerspuit Eindh.		13.40 – 2.00							
11	V.P. Str. B				14.23 – 23.30					
12	M.S. Veldhoven				14.23 – 23.45					
13	M.S. den Bosch					14.55 – 23.00				
14	M.S. Tilburg							14.29 – 24.00		
15	M.S. Helmond									
16	M.S. Valkenswaard									15.45 – 16.24
17	M.S. Waalre									
18	M.S. Breda					18.20	23.08 – 2.05			
19	M.S. Weert									
20	M.S. Hendrik									
21	M.S. Emma						22.40 – 23.07			
22	M.S. Rotterdam									
23	[illegible] den Bosch									23.59

Nr.		Catharinastr.	Vestdijk	Kruisstr.	Dommelstr.	Dommelbrug	Frederiklaan	Oude Bogert	Emmasingel	Demer
1	M.S. Kromhout Eindh.									
2	V.P. Gestel									
3	M.S. Geesink Eindh.		15.55 – 3.30							
4	M.S. Benz Eindh.									
5	V.P. Str. A									
6	V.P. Strijp						17.33 – 19.30 / 20.0 [illegible]			
7	Vrijw. Br.W.									
8	V.P. Woensel							18.04 – 18.40		
9	V.P. Tongelre									
10	Bickerspuit Eindh.									
11	V.P. Str. B									
12	M.S. Veldhoven									
13	M.S. den Bosch									[illegible]
14	M.S. Tilburg									
15	M.S. Helmond					17.30 – 2.30				
16	M.S. Valkenswaard			17.05 – 17.23	17.30 – 2.30					
17	M.S. Waalre	18.50 – 18.56								[illegible]
18	M.S. Breda									
19	M.S. Weert					16.59 – 21.00				
20	M.S. Hendrik									
21	M.S. Emma							0.20 – 2.30	21.34 – 22.4[illegible]	
22	M.S. Rotterdam					22.12 – 3.40				
23	[illegible] den Bosch									

621.. Blokschema van werkzaamheden Brandweer.

een bepaald punt van inzet te kiezen, temeer, daar het terrein vol lag met onontplofte bommen.

De Fiat werd opgesteld bij de tweede Apparatenfabriek, maar spoedig bleek, dat er geen water was: de waterleiding was stuk. Op dit moment, omstreeks 12.50 uur, kwam onverwacht de derde aanval, waarbij een der brandweerlieden vrij ern-

Toen het weer rustig was, gaf de Adj. Hoofdbrandmeester opdacht al het groote brandweermateriaal onmiddellijk van het terrein te brengen en te verzamelen voor het Ontspanningsgebouw. Het betrof hier de Fiatmotorspuit, de Magirus-motorspuit, de Lafley en een ladderwagen.

De eerste werd vervolgens direct, mede door dringende verzoeken, gestationeerd op den hoek van de Glaslaan-Kastanjelaan, teneinde water te

N A B L U S S C H I N G ~~xxx~~ V A N G T A A N.

...ATIE VAN HET BLUSSCHINGSWERK OP (6 DECEMBER 1942

...te motorspuiten: Eindhoven Beroepsbrandweer 4
Eindhoven Vakposten lbd.(Hulpbrandweer) 6
Eindhoven Vrijwillige Brandweer 1
EINDHOVEN Totaal 11

Veldhoven 1
Den Bosch 1
Tilburg 1
Waalre 1
Weert 2
Valkenswaard 1
Helmond 1
Breda 1
Staatsmijn Hendrik 1
Staatsmijn Emma 1
Rotterdam 1
Feuerschutzpolizei 1
Totale inzet 24

...te Autoladders Eindhoven 1
Den Bosch 1
Totaal 2

Afgelegd 453 slangen (drukslangen) ± 9060 meter
Ingezette bluschstralen: 85
Brandobjecten: 181 perceelen w.o. Binnen Ziekenhuis
Bankgebouw
Winkelpanden
Kringhuis
Garage
Fabrieken
Cafe's

Tijdens blusschingswerk licht gewond; 4 manschappen Hulpbrandweer

Eindhoven, 11 December 1942
Voor den Commandant der Brandweer,
De Hoofdbrandmeester,

Gezien de Commandant,

(J.Dijkstra.)

...UIT	UITGERUKT NAAR	TERUG	AANTAL SLANGEN	STRAAL PIJPEN	OPEN WATER	B.I.	BRANDHAARD	BEVELVOERDER	BEMERKINGEN.
Vakpost Gestel	Sophiastraat	3.15				BK	Nablussching		
Vakpost Strijp	De Jonglaan	3.30		1		BK	1 woning	Pl.leider B.Voets	
	Mathildelaan		6	2		BK	2 woningen	idem	Post is van de Jonglaan naar Mathilde... gegaan.Naar kazerne:Weert (2 spuiten) ...konswaard en Helmond.
...Tilburg									Na genoten maaltijd naar huis.
...Valkenswaard									idem.
...agen 10									Wagen met chauffeur voor vervoer van ... manschappen naar Tilburg.

N A B L U S S C H I N G ~~xxx~~ V A N G T A A N.

...ATIE VAN HET BLUSSCHINGSWERK OP (6 DECEMBER 1942

...te motorspuiten: Eindhoven Beroepsbrandweer 4
Eindhoven Vakposten lbd.(Hulpbrandweer) 6
Eindhoven Vrijwillige Brandweer 1
EINDHOVEN Totaal 11

Veldhoven 1
Den Bosch 1
Tilburg 1
Waalre 1
Weert 2
Valkenswaard 1
Helmond 1
Breda 1
Staatsmijn Hendrik 1
Staatsmijn Emma 1
Rotterdam 1
Feuerschutzpolizei 1
Totale inzet 24

...te Autoladders Eindhoven 1
Den Bosch 1
Totaal 2

Afgelegd 453 slangen (drukslangen) ± 9060 meter
Ingezette bluschstralen: 85
Brandobjecten: 181 perceelen w.o. Binnen Ziekenhuis
Bankgebouw
Winkelpanden
Kringhuis
Garage
Fabrieken
Cafe's

Tijdens blusschingswerk licht gewond; 4 manschappen Hulpbrandweer

Eindhoven, 11 December 1942

622. Verslagen van de Gemeente Brandweer.

geven op de drie volgende punten:
a. Woningen aan de De Jonghlaan 6 en 8.
b. De Bedrijfsschool.
c. De bakkerij van de "Etos".
Daar de punten a. en c. onder Hoofd III ter sprake komen, wordt hier alleen de aandacht gevestigd op het bluschwerk bij de Bedrijfsschool. Dit groote, nog vrij nieuwe gebouw stond in lichter laaie; uit de vensters van alle etages lekten de valmmen, zoodat een poging tot het blusschen van het geheel geen andere uitwerking gehad zou hebben, dan die van een druppel op een gloeiende plaat. Op aanwijzing van Ir. Roeterink bepaalde men zich dan ook tot het nat houden der archieven. Dit werk werd met succes bekroond, want met behulp van het personeel der school kon nog een groot gedeelte der waardevolle bescheiden worden gered. Door het veranderen der windrichting bestond er gevaar voor overslaan van den brand, die inmiddels het schoolgebouw totaal had verwoest. De Fiat werd daarom opgesteld in de Lijsterbeslaan, naast de bakkerij van de "Etos" (zie III).

Ook de ladderwagen heeft men getracht te benutten bij het blusschen van de Bedrijfsschool en het redden van menschen van het dak, echter zonder succes, daar op zeker oogenblik het dak voor een zeer groot gedeelte instortte.

Op bevel van den commandant Strijp werd de poging tot blusschen van de bedrijfsschool gestaakt, men verlegde de slangen naar de Cartonnage en Papier-fabriek, aangezien het overslaan der vlammen niet denkbeeldig was. Ook de brand van het magazijn Wouters moest bedwongen worden.

Hier is kranig werk geleverd. In de eerste plaats wist de bezetting van de Magirus-motorspuit, welke in de Kastanjelaan stond opgesteld, waar enkele woningen gebluscht moesten worden, het vuur in de Papierfabriek meester te worden. Hierdoor kon zij doorbreken. De nieuwe taak was nu mede te helpen aan de blussching van het magazijn Wouters, dat brandde als een fakkel.

Zeven uur lang hebben de mannen der beroepsbrandweer op het complex Strijp, die zoo goed als allen opgekomen, hier het vuur bestreden. Dan met een straalpijp vanaf het dak van de Sobu, dan met verschillende stralen van den andere kant. Vermetel was het optreden van enkelen, die door het intrappen van een deur, het magazijn binnendrongen om, in stikkenden rook den vuurhaard zelf aan te tasten met een tweetal stralen. Na een uur kregen deze mannen bevel terug te trekken, met het oog op het gevaar voor instorting. De vlammen gaven zich niet gewonnen. Dit bleek spoedig geen wonder, daar men tot de ontdekking kwam, dat er tegen een tusschenmuur in het gebouw een groot aantal vaten, deels gevuld met carbid, deels met parafine, aan het branden waren. Aanvankelijk probeerde men het carbid te "verzuiveren", doch het resultaat was nihil. De brandmeester gaf opdracht tot iederen prijs uitbreiding van het vuur te voorkomen. Te dien einde werd de tusschenmuur gedurende uren nat gehouden.

Een brandweerman kwam op het denkbeeld de vaten te blusschen met zand, hetgeen met toestemming van den brandmeester werd geprobeerd. Nadat leden van den Luchtbeschermingsdienst het noodige zand hadden aangebracht, begon men met het afdekken der vaten. Toen deze warme karwei gebeurd was, duurde het nauwelijks twee uur of de geheele brand was gebluscht. Het was Maandagochtend 5 uur.

Er werden nog nablusschingen verricht o.a. bij loods SAS, lompenmagazijn en afvalloods.

De meeste brandweerlieden verlieten eerst in de middaguren het terrein van den brand; een van hen was na zijn bluschtaak door een Duitschen soldaat verzocht een lamp ter beschikking te willen stellen voor het zoeken naar doode militairen.

Het commando op het complex Strijp berustte bij den heer Van Zetten. Ook Dinsdag en Woensdag is er nog nagebluscht; vooral in het lompenpakhuis van de papierfabriek.

III. Buiten het fabrieksterrein.
Ook buiten de fabrieksterreinen is de Philips-Brandweer krachtig kunnen optreden. Zoo heeft de Fiat assistentie verleend bij het blusschen van de woningen in de De Jonghlaan 6 en 8. De beide panden waren zoodanig getroffen, dat redding uitgesloten was. Binnen twee uur was men het vuur meester, waardoor het belendende pand gespaard bleef. Uit het puin konden slechts de lijken der bewoners geborgen worden.

In verband met de overvliegende vonken van de brandende Bedrijfsschool heeft men vanaf de Fiat ook nog een paar slangen uitgerold naar de Etos-bakkerij, daar de kans groot was, dat het brand-

bare dak zou vlam vatten. Mede door het nat houden is zulks niet of nauwelijks geschied. Met twee stralen is hier tot ongeveer 18 uur gespoten. Voor nablussching werd een slang gereed gehouden.

De Magirus-spuit heeft, terwijl zij in de Kastanjellaan stond opgesteld en met twee stralen water

Straten	geheel beschadigde woningen	[illegible]lijk beschadigde woningen.
[illegible]straat	21,23,25,27,29;18,20,22,24	31 tot/met 43 3t/m19 4 t/m 16 26 en 28.
[illegible]hof		
[illegible]dijk		
[illegible]		
[illegible]straat	108,161,163,165,152,154,156	89t/m109;100,102,104 149 t/m 159;169,171, 144t/m150;110,139t/m147.
[illegible]singel		
[illegible]oord	44t/m50 1t/m13 19 en 21; 2t/m 18,20 t/m 30.	
[illegible]laan	111,113,115,117 en 119	
[illegible]hof		
[illegible]straat	24,26,28,30,32,34 en 36	16,18,20,22,15b en 15c.
[illegible]straat		45(waarvan 3 zwaar,nd s onbekend.).
[illegible]laan	6,8,10 en 12.	
[illegible]straat	4,6 en 8	10,12 en 14.
[illegible]laan	9,11,101 tot/met 111.	
[illegible]straat	400t/m410,419,421 en 423	374,376,378,425,427 en412.
[illegible]straat	28,30 en 32	11t/m 29;14 t/m 26 en 34.
[illegible]laan	93,95,97,99,101,103,105 en 107.	
[illegible]straat	niet toegankelijk.	
[illegible]straat	2 en 25	16
[illegible] Bogert	34,36,38,40,53,55,57.	20,22,51b,c,d,e,f,g,32,32a 28,59,61,63,42,44,46,48, 65,67 en 69.
[illegible] Bogert		3,5,7,11t/m17;10 en 12 1,1a,4,4a,en 2.
[illegible]weg	9	
[illegible]straat	11,13,15,17 en 19	16,18,20 en 22
[illegible]laan	8 en 10	

Straten	geheel beschadigde woningen	gedeeltelijk beschadig[illegible] woningen.
Prins Hendrikstraat	2,4 en 6	8t/m34; 1t/m27(waarvan [illegible] 8 zwaa[illegible]
Schootschestraat	85 en 87	82,118,120 en 122.
Sophiastraat	1,1b,3t/m 17;34,36,38 40 en 42.	1.1a,19t/m37;26 t/m3[illegible] 44 en 44a..
Sophia van Wurtemberglaan		15,17,27,41,43,49,5[illegible]
van Kinsbergenstraat	23,25,27 en 29	
Nieuwe Dijk	40,42,44 en 46	
Vlierstraat	1,3,5,7,en 9	
Wattstraat	64,66 en 68	40,42,46,48,50,43,45 [illegible] 52 t/m 62.
Willemstraat		52 woningen(waarvan 1[illegible] zwaar,no.s onbe[illegible]
Willemsplein		19 woningen (waarvan [illegible] zwaar)

623. Overzicht beschadigde woningen..

gaf op de Papierfabriek, ook nog met twee stralen het vuur bestreden in een paar woningen. Even later liep de motor van deze spuit warm, wardoor zij twee uur buiten bedrijf moest worden gesteld. De Lafley heeft haar vervangen.

Op een dringend verzoek van een geestelijke heeft de commandant in den loop van den middag vier manschappen beschikbaar gesteld voor het verleenen van hulp aan menschen, die onder het puin bedolven lagen van een huis aan de Mathildelaan. Nadat de slachtoffers uitgegraven

Totaal verhielde panden van het bombardement op 6 Desember 1942

St.Annahof	2	A.	1
Boschdijk	26	A.	2
Boschdijk	28	A.	3
Boschdijk	30	A.	4
Boschdijk	32	A.	5
Boschdijk	34	A.	6
Boschdijk	39	A.	7
Boschdijk	41	A.	8
Boschdijk	43	A.	9
Boschdijk	47	A.	10
Boschdijk	49	A.	11
Boschdijk	51	A.	12
Demer	1	A.	13
Demer	2	A.	14
Demer	3	A.	15
Demer	4	A.	16
Demer	5	A.	17
Demer	6	A.	18
Demer	7	A.	19
Demer	8	A.	20
Demer	9	A.	21
Demer	10	A.	22
Demer	11	Aw	23
Demerv	12	A.	24
Demer	13	A.	25
Demer	14	A.	26
Demer	15	A.	27
Demer	16	A.	28
Demer	17	A.	29
Demer	18	A.	30
Demer	19	A.	31
Demer	20	A.	32
Demer	21	A.	33
Demer	22	A.	34
Demer	23	A.	35
Demer	24	A.	36
Demer	25	A.	37
Demer	26	A.	38
Demer	27	A.	39
Demer	28	A.	40
Demer	29	A.	41
Demer	30	A.	42
Demer	31	A.	43
Demer	32	A.	44
Demer	33	A.	45
Demer	34	A.	46
Demer	35	A.	47
Demer	37	A.	48
Demer	38	A.	49

625. Vervolg.

Totaal vernielde panden van het bombardement op 6 December 1

Demer	39	A.	50
Demer	40	A.	51
Demer	41	A.	52
Demer	42	A.	53
Demer	43	A.	54
Demer	44	A.	55
Demer	45	A.	56
Demer	46	A.	57
Demer	47	A.	58
Demer	48	A.	59
Demer	49	A.	60
Demer	50	A.	61
Demer	51	A.	62
Demer	52	A.	63
Demer	53	A.	64
Demer	54	A.	65
Demer	55	A.	66
Demer	56	A.	67
Demer	58 a	A.	68
Demer	57	A.	69
Demer	58	A.	70
Demer	59	A.	71
Demer	60	A.	72
Demer	61	A.	73
Demer	62	A.	74
Demer	63	A.	75
Demer	64	A.	76
Demer	65	A.	77
Demer	66	A.	78
Demer	67	A.	79
Demer	68	A.	80
Demer	69 70	A.	81
Demer	72	A.	82
Demer	74	A.	83
Demer	75	A.	84
Demer	76	A.	85
Demer	78	A.	86
Demer	80	A.	87
Demer	82	A.	88
Demer	83	A.	89
Demer	84	A.	90
Emmasingel	1	A.	91
Emmasingel	7	A.	92
Emmasingel	7a	A.	93
Emmasingel	9	A.	94
Emmasingel	11	A.	95
Emmasingàà	15	A.	96
Emmasingel	17	A.	97
Emmasingel	19	A.	98
Emmasingel	21	A.	99

626. Vervolg.

al vernielde panden van het bombardement op 6 December 1942		
ssingel 29	A.	10 0
lenoord 6	A.	101
lenoord 8	A.	102
lenoord 10	A.	103
lenoord 11	A.	104
lenoord 12	A.	105
lenoord 14	A.	106
lenoord 16	A.	107
lenoord 17	A.	108
lenoord 18	A.	109
lenoord 19	A.	110
lenoord 20	A.	111
lenoord 22	A.	112
lenoord 24	A.	113
lenoord 26	A.	114
lenoord 44	A.	115
lenoord 46	A.	116
lenoord 48	A.	117
ederiklaan 113	A.	118
ederiklaan 115	A.	119
ederiklaan 117	A.	120
ederiklaan 119	A.	121
moniestraat 19	A.	122
moniestraat 21	A.	123
moniestraat 30	A.	124
moniestraat 32	A.	125
moniest aat 34	A.	126
moniestraat 36	A.	127
ldtplein 15	A.	128
ldtplein 16	A.	129
tjelaan 107	A.	130
tjelaan 109	A.	131
lenbergenstraat 27	A.	132
eekstraat 400	A.	133
eekstraat 402	A.	134
eekstraat 404	A.	135
eekstraat 408	A .	136
eekstraat 410,	A.	137
hartstraat 28	A.	138
hartstraat 30	A.	139
hartstraat 32	A.	140
ildelaan 93	A.	141
ildelaan 95	A.	142
ve Dijk 40	A.	143
ve Dijk 42	A.	1 14
ve Dijk 44	A.	145
ve Dijk 46	A.	146
e Bogert 34	A.	147
ogert 36	A.	148

Vervolg.

Totaal vernielde panden van het bombardement op 6 December 1942		
Oude Bogert 20a	A.	149
Oude Bogert 20b	A.	150
Oude Bogert 22	A.	151
Oude Bogert 24	A.	152
Oude Bogert 26	A.	153
Oude Bogert 28a	A.	154
Oude Bogert 30	A.	155
Oude Bogert 32	A.	156
P.Heinstraat 13	A.	157
P.Heinstraat 15	A.	158
P.Heinst aat 17	A.	159
Parallelweg 7	A.	160
Parallelweg 15	A.	161
~~XXXXXXXXXXXXXX~~	A.	
Parallelweg 17	A.	162
Plataanlaan 8	A.	163
Plataanlaan 10	A.	164
Pr.Hendrikstraat 4	A.	165
Pr.Hendrikstraat 4a	A.	166
Pr.Hendrikstraat 11	A.	167
Pr.Hendrikstraat 13	A.	168
Pr.Hendrikstraat 15	A.	169
Pr.Hendrikstraat 17	A.	170
Schootschestraat 54	A.	171
Schootschestraat 56	A.	172
Schootschestraat 58	A.	173
Schootschestraat 65	A.	174
Schootschestraat 67	A.	175
Schootschestraat 82	A.	176
Schootschestraat 120	A.	177
Sophiastraat 1	A.	178
Sophiastraat 1b	A.	179
Sophiastraat 3	A.	180
Sophiastraat 5	A.	181
Sophiastraat 11	A.	182
Sophiastraat 13	A.	183
Sophiastraat 15	A.	184
Sophiastraat 34	A.	185
Sophiastraat 36	A.	186
Sophiastraat 38	A.	187
Sophiastraat 40	A.	188
Sophiastraat 40a	A.	189
Vlierstraat 3	A.	190
Wal 11	A.	191
Wal 15	A.	192
Wattstraat 66	A.	193
Wattstraat 68	A.	194
Willemstraat 31	A.	195
Willemstraat 33	A.	196
Willemstraat 35	A.	197
Willemstraat 37	A.	198
St.Catharinastraat 6	A.	199
Anna Paulownastraat 30	A.	200
H.Geeststraat 15	A.	201
H.Geeststraat 17	A.	202

628. Vervolg.

waren is de verder verzorging overgelaten aan den inmiddels verschenen arts en leden van de E.H.B.O.

Enkele brandweerlieden hebben zich, door hun kennis van Eerste Hulp, nog zeer verdienstelijk kunnen maken in het Ontspanningsgebouw, waar des middags tal van slachtoffers werden ondergebracht.

Brandweerman v. Helvoirt kwam om het leven, toen hij zich gereed maakte om naar de fabriek te gaan; nadat hij zijn gezin in veiligheid had gebracht, keerde hij nog even naar zijn woning terug, waar juist op het moment, dat hij binnen was, een blindganger ontplofte.

Het werk van den L.B.D.

I. Op het complex Emmasingel.

Het was op een zeer onverwachte wijze, dat de leden van den Philips Luchbeschermingsdienst in actie moesten komen. Tijdens den maaltijd, waardoor de meesten hunner juist in den commandopost aanwezig waren weerklonken de schoten van het afweergeschut. Daar er geen alarm was gegeven, om redenen, die in het voorgaande rapport reeds zijn vermeld, was het meer uit nieuwsgierigheid, dat een enkele zich naar buiten begaf om te zien, wat er aan de hand was. De gedachten aan een oefening der Duitschers werden dra verdrongen, toen hevige bomexplosies den mannen duidelijk maakten, dat de Engelschen een aanval deden op de fabrieken. Terstond werden de noodige maatregelen getroffen en trachtten de commandant van het complex en de verschillende blokleiders telefonisch verbinding te krijgen, o.a. met den commandant op Strijp en de Brandweer. Na een paar woorden werd deze helaas verbroken. De positie in den commandopost was op dat moment verre van aangenaam, daar alles door de explodeerende bommen schudde en dreunde, terwijl tot overmaat van ramp ook de electricische verlichting uitging.

Onmiddelijk na den eersten aanval gingen, op last van den controleur van ploeg II, een tweetal mannen op onderzoek uit in de gasfabriek en het ketelhuis, aangezien daar menschen werkzaam waren. De gebouwen waren nog intact, doch een stoker had een schaafwond aan den pols opgeloopen en werd ter plaatse verbonden.

In dien tijd kwam de tweede aanval. Toen deze voorbij was, kreeg de commandant de mededeeling, dat er in het ketelhuis achter gebouw B. een bom was ingeslagen, die echter niet was ontploft. Terstond werd last gegeven, dat een ieder zich verwijderen moest.

Inmiddels sloegen links en rechts de vlammen uit, zoodat tal van L.B.D.-ers zich verdienstelijk konden maken met het verleenen van hulp aan de Brandweer.

Van ploeg II bleek bij een gehouden appèl, aan de hand van een appèllijst, dat een der manschappen, die voor het begin van den aanval niet in den commandopost was verschenen om te komen eten, ook op dat moment nog niets van zich had laten hooren. Derhalve werd een patrouille uitgestuurd naar blokpost 11, met het doel den vermiste te zoeken en eventueele schade op te nemen. De men werd gelukkig ongedeerd aangetroffen, hoewel hij door een voltreffer juist naast zijn schuilplaats, onder stof en vuil was bedolven. Tijdens de nu volgende, minder hevige, derde aanval trokken de meesten zich terug in den commandopost, waarvan de deuren werden gesloten.

Toen er geen aanval meer te vreezen was vingen de diensten van den L.B.D. georganiseerd aan. Een gedeelte der mannen werd de gebouwen ingezonden om eventueele gewonden, blindgangers of vuurhaarden te gaan opsporen. Een ander gedeelte kreeg opdracht hulp te verleenen aan de Brandweer. Onder leiding van een der commandanten, werden verder de verband stoffen en geneesmiddelen uit de apotheek in de Willemstraat overgebracht naar een wachtkamer van de Polikliniek, daar het eerste gebouw gevaar liep te worden betrokken in den brand, welke in belendende perceelen woedde. Nauwelijks hadden enkele L.B.D.-ers de kostbare medicamenten in veiligheid gebracht of zij kregen tot hun grooten schrik te hooren, dat er naast de Polikliniek een tijdbom of een blindganger lag.

Dr. van Alphen de Veer was inmiddels als eerste der ontboden artsen op het complex Emmasingel gearriveerd. In den geneeskundigen post was een gewonde uit het brandende hoofdkantoor binnengebracht. Na verbonden te zijn, kon deze patiënt naar zijn huis worden vervoerd. Een tweede gewonde uit het Hoofdkantoor bleek een zoodanige snijwond aan het hoofd te hebben opgeloopen, dat overbrenging per ziekenwagen naar het Diaconessenhuis noodzakelijk was.

Met behulp van brancards werden nog enkele gewonden vlug naar den geneeskundigen post

overgebracht, maar E.H.B.O.-ers van den Luchtbeschermingsdienst den artsen een helpende hand boden.

De aanval waren zwaar, doch daar er zich maar weinig menschen op het fabriecksterrein bevonden op dat uur, zijn hier gelukking geen slachtoffers gevallen.

Niettemin heeft de Luchtbeschermingsdienst op complex Emmasingel bewezen bij een dergelijke gebeurtenis onschatbare diensten te kunnen bewijzen.

II. Op het complex Strijp.
Op geschrikt door het vuren van het afweergeschut en enkele explosies, verliet de commandant ijlings zijn bureau om zich naar den commandopost te begeven. Nauwelijks was hij buiten of op korten afstand ontplofte een bom, die het bureau voor een groot deel vernielde. Op den commandopost was men niet minder geschrokken, doch een ieder realiseerde zich wat hem te doen stond en wachtte rustig bevelen af.

De telefoons werkten niet meer en de electrische spanning was uitgevallen.

Tijdens den tweeden en derden aanval vielen de bommen bij tientallen op het complex en plots bracht een geweldige schok een ieder tot de wetenschap, dat er een bom "boven het hoofd" was ingeslagen.

Overal brandde het; de Philitefabriek stond in lichter laaie en was vanaf den commandopost, door de enorme rookontwikkeling niet meer te zien. Er heerschte groote ongerustheid over de menschen inde verschillende blokposten. En niet ten onrechte.
Zoo deden de eerste bommen de muren van post 15 (garage) ernstig scheuren. Het personeel wilde via de voordeur, met het oog op instortingen, de ruimte verlaten, doch deze deur was klem komen te zitten en was met geen mogelijkheid meer open te krijgen. Toen trachtte men achteruit te komen, doch op hetzelfde moment sloegen weer bommen in en veroorzaakten een zoo groote ravage, vlammen en rook, dat ook deze weg volkomen versperd was. Toen trachtte men door een raam te vluchten, een der LBD.-ers kreeg hierbij een zwaren steen op den helm en op het been en viel bewusteloos op de grond. Toen de man weer bijkwam merkte hij, dat het hoog tijd was naar buiten te komen, hetgeen hem via het raam gelukte. Met zijn collega begaf hij zich op weg naar den commandopost, die zij als door een wonder heelhuids bereikten, daar er een muur, toen zij dezen gepasseerd waren, omviel. Door denluchtdruk der explosie werd een hunner omvergeworpen en wederom verwond.

Door de snel om zich heen grijpende branden was het door den rook niet meer in den commandopost uit te houden, terwijl bovendien ontsnappende stoom uit de gebarsten leidingen het uizicht belemmerde. De commandopost werd daarom verplaatst naar de onbeschadigde brandweer kazerne, waar spoedig Zr. Kleinod en de arts Ebeling Koning aanwezig waren. Het vuur, dat de mannen uit den commandopost verdreef, woedde vooral in de aangrenzende pakkerij en wel speciaal in het midden onder de glazen overkapping. Met behulp van een looper heeft men zich toegang tot dit gebouw verschaft, teneinde den brand met snelblusschers, zand en water te blusschen. Zulks was ongetwijfeld geschied, indien op het juiste moment over water had kunnen worden beschikt, doch de leidingen bleken reeds door de eerste bommen onklaar te zijn geraakt. Evenals de Brandweer is dit ook voor den L.B.D. de grootste handicap geweest.

Inmiddels waren in alle richtingen patrouilles uitgezonden, om eventueele gewonden te zoeken en een indruk te krijgen van den toestand in de verschillende posten. Op deze wijze kon worden vastgesteld, dat hoewel velen het "warm" hadden gehad, toch geen der manschappen zwaar letsel had bekomen.

Vele mannen worden op den terugweg van de keuken in de Philite-fabriek door den aanval verrast. Een werd geheel bedolven onder het puin, doch wonder boven wonder werd dit door de ontploffing van een tweede bom grootendeels van hem afgeworpen, waardoor hij zich kon vrijmaken. Kruipende over den weg trachtte hij zich tusschen de vaten, welke naast de garage waren opgeslagen, in veiligheid te brengen. Nauwelijks zat hij daar, toen een bomscherf in een der vaten naast hem sloeg. De wegvloeiende olie noopte hem een andere schuilplaats te zoeken, die hij dacht te vinden in post 15. Deze was echter vernield. Ten einde raad wiep de man zich aan de achterzijde van de garage op den grond, met als bescherming een ijzeren plaat over zich heen. Dit alles speelde zich af in enkele minuten. Ook twee mannen van post 13 maakten gevaarvolle oogenblikken mee, toen zij met nog een vijftal "bur-

Een voorloopige doodenlijst

LIJST VAN OVERLEDENEN OP 6 DECEMBER 1942, WAARVAN OVERLIJDENSAKTEN ZIJN OPGEMAAKT.

De ramp, welke over Eindhoven gekomen is als gevolg van den laffen aanval der Britsche vliegers op leven en eigendom onzer ingezetenen, heeft naast een enorme materieele schade ook een zeer groot aantal slachtoffers onder de burgers der stad en onder vreemdelingen, in onze stad op bezoek, geëischt.

Alhoewel de op alle getroffen punten onmiddellijk ingezette opruimings- en bergingsploegen met de grootste krachtsinspanning onafgebroken hebben gewerkt, om de slachtoffers te bergen, is men daarin tot heden nog niet geheel kunnen slagen, door de volledige verwoesting op vele punten der stad aangericht en de gevaren, aan het opruimingswerk verbonden.

Naarmate de opruimingsarbeid vordert, vindt men telkens nog nieuwe slachtoffers, die onder het puin hunner woningen een droevig einde hebben gevonden.

Om tegemoet te komen aan het begrijpelijk verlangen der ingezetenen om zekerheid te krijgen ten aanzien van het lot van nabestaanden, vrienden en kennissen en aan veler ongewisheid een einde te maken, geef ik hieronder de namen bekend der gedoode inwoners van Eindhoven, zoowel als van slachtoffers, die elders woonachtig waren. Ik vestig de aandacht erop, dat deze opgave alleen betreft de slachtoffers, wier identiteit onomstootelijk is vastgesteld en dat deze opgave, zooals reeds gezegd, helaas in de komende dagen nog zal moeten worden aangevuld.

Mijn warmen dank betuigende aan de ingezetenen, die in deze dagen van zulk een waren burgerzin getuigenis hebben afgelegd en het zware werk der officieele diensten door hun spontane en belanglooze medewerking hebben helpen verlichten, beveel ik de getroffen families in aller blijvende belangstelling aan, opdat het zware leed dat hen getroffen heeft, zooveel mogelijk gelenigd zal worden.

De Burgemeester van Eindhoven,
EINDHOVEN, 12 December 1942. Dr. H. A. PULLES.

Translated content of above text:

'An interim death roll, List of casualties on December 6th 1942, whose death certificates have been drawn up.

The disaster, that came over Eindhoven as a result of the cowardly assault of British airmen on life and property of our citizens, has besides an enormous material damage, resulted in a very large number of casualties of inhabitants and strangers in our town.

In spite of the salvage-operations not yet all victims could be found. As the operations advance, new victims are found who got buried under the ruins of their houses.

To meet the understandable wishes of inhabitants to give certainty about the fate of relatives, friends or acquaintances, I hereby publish the names of the victims who where identified so far. Regrettably this summary will have to be complemented.

I am very grateful to those inhabitants, who have shown such a true testimony of civil spirit. They have lightened the heavy burden of the public services by their spontaneous and disinterested co-operation. I recommend the stricken families in everybody's sympathy, so that their grief will be alleviated as much as possible.

The Mayor of Eindhoven
Dr. H.A. Pulles

(ed. Dr. H.A. Pulles, a veterinary surgeon, was a Dutch Nazi who was appointed burgomaster by the German authorities.)

629. Een bericht van de burgemeester in de krant.

gers" dekking zochten in het middentrappenhuis van de Philite-fabriek. Op enkele meters van deze schuilplaats viel een zware bom, waardoor de muren werden weggeslagen en de stapels zandzakken, die voor de vensters waren aangebracht, naar beneden vielen. Door wolken van rook en stof wist men tusschen den eersten en den tweeden aanval het terrein in de richting Beukenlaan te verlaten. Achteraf bleek helaas, dat een monteur uit de autowerkplaats, H. van der Heulen, niet meer naar buiten is kunnen komen en gedood is. Jammer genoeg, bleek dit niet het eenige slachtoffer op het complex Strijp te zijn, want ook in het getroffen ketelhuis hadden de stoker-voorman van Kasteren en van Hal den dood onder het puin gevonden.

Uit dit alles blijkt wel, dat de taak der mannen van den Philips Luchtbeschermingsdienst ook op het complex Strijp niet gering was. Op tal van plaatsen hebben zij hun werk verricht. Zoo hebben zij niet alleen overal waar dit wenschelijk was de brandweer geassisteerd, zij hebben bovendien tal van diensten bewezen aan den geneeskundigen, door het af en aanbrengen van brancards, verbandstoffen en wat dies meer zij. Een paar mannen hebben gewerkt onder leiding van Ir. Roetering, die een werkzaam aandeel had in de bluschpogingen van de Bedrijfsschool. Anderen hebben met hem een blindganger zooveel mogelijke afgeschermd en ervoor gewaakt, dat men te dicht in de buurt van dez helsche machine kwam.

De brandweerkazerne bleek al spoedig te klein om zoowel de brandweerlieden als de L.B.D.-ers te herbergen. Daarom werd mede met het oog op de geringen beschutting, die dit gebouw bood en het gebrek aan verlichting, besloten den commandopost over te brengen naar het gebouw L, boven post 20. Rest nog te vermelden, dat de menschen in de glasfabriek direct na den eersten aanval de glasovens volgens voorschriften hebben gedoofd en daarna dekking zochten in de schuilkelders.

III. Buiten het fabrieksterrein

Tot de L.B.D.-ers, die zich tijdens den bomaanval buiten het fabrieksterrein plotseling in een zeer moeilijke positie zagen geplaatst, behooren zeker die, welke op dat moment dienst deden in het Ontspanningsgebouw. Hier was n.l. een groep menschen bijeen (ongeveer 650) voor het nuttigen van een éénpansmaaltijd. Toen de eerste schoten van het afweergeschut weerklonken en bomexplosies hoorbaar waren, wilden velen het gebouw verlaten. De L.B.D.-ers hebben dit echter niet toegestaan en wisten hen met behulp van den portier naar de gangen te dirigeeren. Bij den tweeden aanval brak er een ware paniek uit; de meesten ware niet te houden en gingen de straat op, waardoor er drie zwaar en zeven licht gewond werden.

Na den aanval werd het Ontspanningsgebouw een centraal punt waar de slachtoffers werden binnengebracht. Onder leiding van Dr. Burger kwamen tal van E.H.B.O.-ers in actie om deze te helpen. Voor verscheidenen echter kon de beste hulp niet meer baten.

Bijna overal waar de bommen even buiten het fabrieksterrein waren terecht gekomen, kon men manschappen van den Philips Luchtbeschermingsdienst aan het werk zien, zoals in de De Jonghlaan, de Frederiklaan, de Mathildelaan, ja zelfs op den Demer en op Fellenoord. Tal van gewonden wisten zij uit benarde posities onder het puin te bevrijden, de eerste hulp te verleenen en naar het Ontspanningsgebouw of ziekenhuis over te brengen. Een der menschen heeft op verzoek van den Gemeentelijken Luchtbeschermingsdienst, toen hij op weg van huis naar het fabrieksterrein was, krachtdadige hulp verleend bij een poging tot het vrijmaken van slachtoffers uit het pand hoek Demer-Parallelweg. Een ander wist hier en daar in het Philipsdorp snij- en schaaf- en scherfwonden te verbinden.

Als laatste, doch zeker niet als onbelangrijkste taak, noemen wij hier die van ordonnans, welke velen met groote plichtsbetrachting hebben vervuld.

Eindhoven, december 1942.
RV/BR.

Volgende op de tussentijdse dodenlijst, en tot zes aanvullingen, tezamen vormend de complete dodenlijst van de Eindhovense slachtoffers.

1. Maria J.J. Andriessen, geboren Utrecht, 7 september 1920, dochter van P. Andriessen-Putman, wonende Jan van Lieshoutstraat 5
2. Cornelis M.M. Bakers, geboren Eindhoven, 4 maart 1938, zoon van C. Bakers-Mandigers, wonende Van Kinsbergenstraat 27
3. Elisabeth W.M. Bakers, geboren Eindhoven, 25 december 1936, dochter van C. Bakers-Mandigers, wonende Van Kinsbergenstraat 27
4. Johanna M. Bakers, geboren Eindhoven, 23 juli 1934, dochter van C. Bakers-Mandigers, wonende Van Kinsbergenstraat 27
5. Johannes Chr. M. Bakers, geboren Eindhoven, 21 juni 1941, zoon van C. Bakers-Mandigers wonende Van Kinsbergenstraat 27
6. Petrus W.M. Bakers, geboren Eindhoven, 4 augustus 1930, zoon van C. Bakers-Mandigers wonende Van Kinsbergenstraat 27

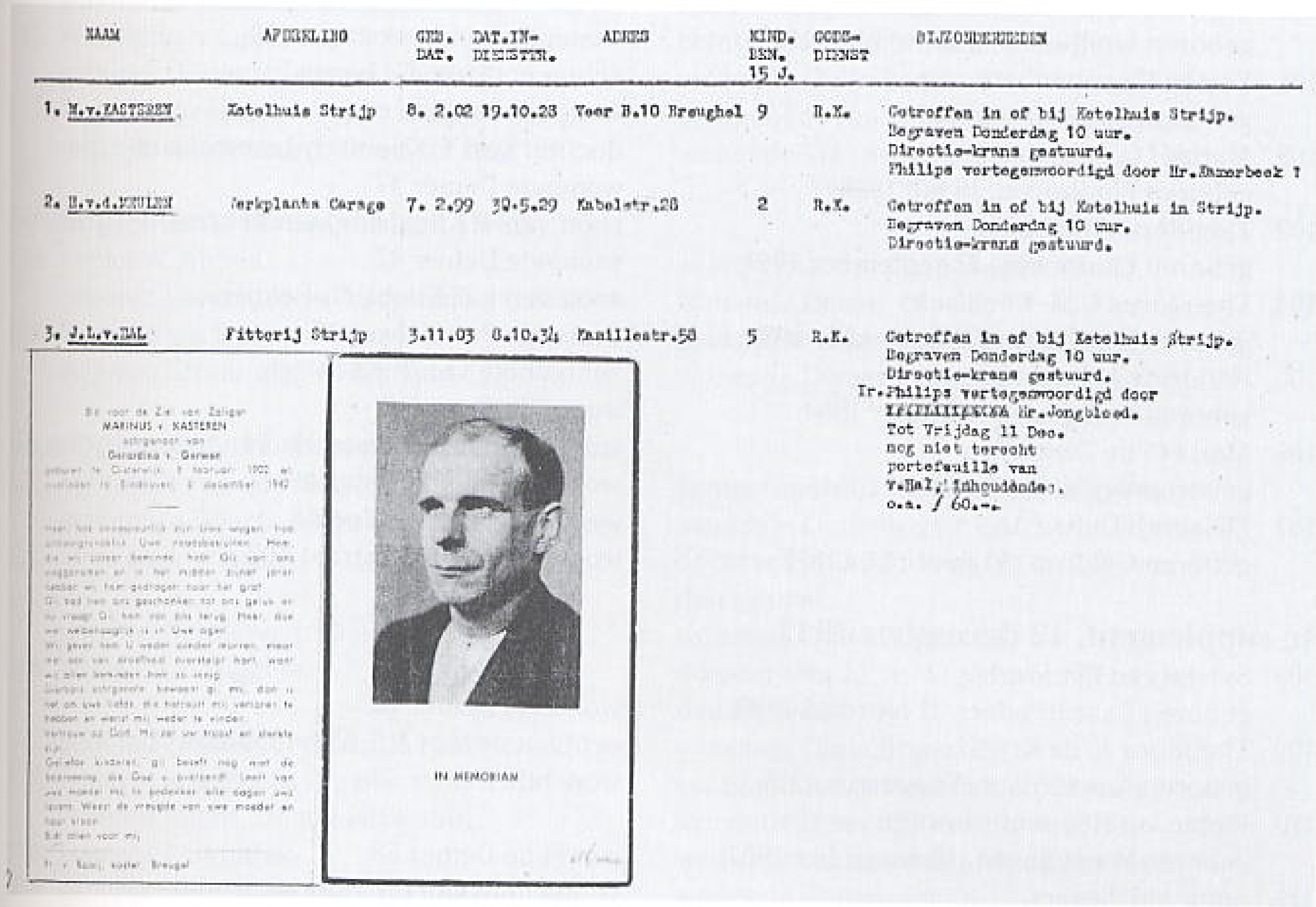
Slachtoffers onder de bevolking

7. Martinus F. Bakers, geboren Woensel, 31 oktober 1901, echtgenoot van La. Van Grimbergen wonende Kruisstraat 67
8. Petrus H.J.Th. Bergstein, geboren Eindhiven, 26 april 1934 zoon van A. Bergstein-Hulshof, wonende Wal 13
9. Geertruida A. de Bie, geboren Venlo, 27 mei 1920, dochter van G.D. de Bie-Priest, wonende Hendrik de Keijzerlaan 77
10. Willem Boer geboren Hazerswoude, 22 november 1933, zoon van W. Boer-vd Heiden, wonende Lijmbeekstraat 230
11. Margaretha Bremmers, geboren Valkenswaard, 2 juni 1919, dochter van Chr. Bremmers-Meeuwissen wonende Jan van Lieshoutstraat 5
12. Edithe Cett, geboren Weenen, 3 januari 1921, dochter van Wenzel Cett-Oeh, wonende 2e Akkermunt Straat 6
13. Adrianus van Dommelen, geboren Nuenen, 22 augustus 1876 echtgenoot van J.C. Jansen wonende Smalle Haven 22
14. P.J.M.E. Eikenaar, geboren Nuland, 1 april 1919, dochter van T. Eikenaar-van Hommelen, wonende Rechtestraat 34
15. Maria Sibyila Elbers, geboren Sankt Tönis, 13 april 1897, echtgenote van L.A. Raaijmakers, wonende Harmoniestraat 30
16. Wilhelmina A. van Emden, geboren Kessel, 22 februari 1921, dochter van A. van Emden-Scheres wonende Ten Hagestraat 2
17. Elisabeth Free, geboren Bergen op Zoom, 17 juni 1901, echtgenote van G.W. Govaarts, wonende De Jonglaan 10
18. M.F. Gruijthuijsen, geboren Woensel, 22 juli 1890, getrouwd met P. Vermulst, wonende Willem Barentsstraat 61
19. Johannes L. van Hal, geboren Eindhoven, 2 november 1902, echtgenoot van Hubertina Snel, wonende Kamillestraat 58
20. Adrianus P. van Ham, geboren 's-Bosch, 11 juni 1891, echtgenoot van P. de Jong, wonende Mathildelaan 103
21. Hubertus P. van Ham, geboren Venlo, 13 januari 1926, zoon van A.P. van Ham-de Jong, wonende Mathildelaan 103
22. Simon P.A. van Hapert, geboren Stratum, 27 juli 1911, echtgenoot van C. Spanninks, wonende Laurierstraat 48

23. Albertus J. van Helvoirt, geboren Oss, 16 september 1913, zoon van H. van Helvoirt-Schijndel, wonende M. Stuartstraat 30
24. Catharina P.M. Hendrikx geboren Eindhoven, 28 mei 1924, dochter van G. Hendrikx-Rooijakkers, wonende Harmoniestraat 17
25. Francisca J.M. Hezemans, geboren Eindhoven, 31 mei 1891, echtgenote van A.J.P. Stuitiens, wonende Demer 49
26. Carolina H. Heijkoop, geboren Vlagtwedde, 27 augustus 1913, echtgenote van Arie Peilekaan, wonende Edisonstraat 165
27. Gerardus L.M. van Hrisel geboren Eindhoven, 29 juli 1924, zoon van J. van Hirsel-van Helden, wonende Groote Berg 9
28. A.C. Hoppenbrouwers, geboren 's-Bosch, 27 juli 1891, echtgenote van F. vd Broek, wonende Harmoniestraat 17
29. Rosalia Horsten, geboren Stratum, 11 november 1918, echtgenote van J.A. Nijsten, wonende Pioenroosstraat 60
30. Cornelia C. Janssen, geboren Hontenisse, 24 september 1874, Non wonende Jan van Lieshoutstraat 5
31. Petronella de Jong, geboren Rucphen, 21 februari 1894, echtgenote van A.P. van Ham, wonende Mathildelaan 103
32. Helena P.C. Jonkergouw, geboren Eindhoven, 29 november 1921, dochter van G. Jonkergouw-van Beek, wonende Strijpschestraat 116
33. Johanna M.A. Joosten, geboren Helden, 11 januari 1919, dochter van P.J. Joosten-Giessen, wonende Jan van Lieshoutstraat 5
34. Cornelis Kant, geboren De Werken en Sleewijk, 16 feb. 1922, zoon van H. Kant-Ippel, wonende Amperestraat 98
35. Helena G.C. van Kemenade, geboren Eindhoven, 17 mei 1925, dochter van A. van Kemenade-Verbeek, wonende Kronehoefstraat 8
36. Hendrik A. Kemper, geboren Weststellingwerf, 22 september 1860, echtgenoot van W.E. vd Broek, wonende Lijmbeekstraat 404
37. AntonettA Ketelaars, geboren Weert, 5 maart 1870, echtgenote van J. Pruimboom, wonende Frederiklaan 119
38. Adrianus Kivits, geboren 's-Gravenhage, 23 december 1914, zoon van G. Kivits-Meyer, wonende Schootschestraat 78
39. Hendrik Kromdijk, geboren Grossel, 28 .... 1908, echtgenoot van Anna Sprankenis, wonende Jan van Eindh.straat 15
40. Anna M.M.C. Kuipers, geboren Strijp, 24 juli 1912, echtgenote van J.C. Wernaart, wonende Piet Heinstraat 15
41. Jan Derk Oderkerk, geboren Arnhem, 12 februari 1906, echtgenoot van Maria F.H. Litjes, wonende Fellenoord 2,
42. Johanna A.T. Le Pair, geboren Eindhoven, 30 september 1934, dochter van J. Le Pair-ten Dam, wonende Frederiklaan 117
43. Jan Le Pair, geboren Schiedam, 5 februari 1884, echtgenoot van J. ten Dam, wonende Frederiklaan 117
44. Wilhelmina A. Mandigers, geboren Stratum, 26 november 1904, echtgenote van Corn Bakers, wonende Van Kinsbergenstraat 27
45. Elisabeth J. Matheij, geboren 's-Bosch, 17 oktober 1891, echtgenote van W.J. Brok, wonende Schootschestraat 82
46. Hendrikus H. van Melis, geboren Gestel, 30 januari 1915, echtgenoot van Paulina Mortier, wonende Broekscheweg 4
47. Hendrikus vd Meulen, geboren Maastricht, 7 februari 1899, echtgenoot van Paula Mechovsky, wonende Kabelstraat 28
48. Christina S. Meurs, geboren Kesteren, 15 maart 1913, echtgenote van A.T. vd Voort, wonende Harmoniestraat 32
49. Josephina Moerkens, geboren Uden, 2 december 1915, dochter van C. Moerkens-Mermans, wonende Melkweg 35

50. Lena J. de Mul, geboren Eindhoven, 6 januari 1941, dochter van N. de Mul-Lotens, wonende Wattstraat 66
51. Catharina H. Mulder, geboren Rotterdam, 26 maart 1893, echtgenote van J. Naumann, wonende De Jonghlaan 12
52. John C.H.B. Naumann, geboren Londen, 25 september 1891, echtgenoot van Catharina H. Mulder wonende De Jonghlaan 12
53. Jack Douglas Naumann, geboren Eindhoven, 8 december 1931, zoon van J. Naumann-Mulder, wonende De Jonghlaan 12
54. Kitty M. Naumann, geboren Eindhoven, 15 augustus 1927, dochter van J. Naumann-Mulder, wonende De Jonghlaan 12
55. Jacobus H. Niessen, geboren Beesel, 15 september 1890, echtgenoot van Hendrika Joosten, wonende Heezerweg 114
56. Bernardina A. Peffer, geboren Driel, 10 januari 1924, dochter van J.H. Peffer-Gerrits, wonende Hoogstraat 204
57. Ida Christina Pruijmboom, geboren Weer, 7 april 1896, echtgenote van W.R. Duijts, wonende Frederiklaan 119
58. Albertina A. Raaijmakers, geboren Eindhoven, 5 januari 1927, dochter van L. Raaijmakers-Elbers, wonende Harmoniestraat 30
59. Elisabeth S. Raaijmakers, geboren Eindhoven, 8 augustus 1924, dochter van L. Raaijmakers-Elbers, wonende Harmoniestraat 30
60. Gerardina C. Raaijmakers, geboren Eindhoven, 21 november 1925, dochter van L. Raaijmakers-Elbers, wonende Harmoniestraat 30
61. Joanna H. Raaijmakers, geboren Woensel, 23 september 1918, dochter van L. Raaijmakers-Elbers, wonende Harmoniestraat 30
62. Lamert A. Raaijmakers, geboren Schijndel, 6 april 1895 echtgenoot van M.S. Elbers, wonende Harmoniestraat 30
63. Sibylla H. Raaijmakers, geboren Eindhoven, 24 augustus 1939, zoon van L. Raaijmakers-Elbers, wonende Harmoniestraat 30
64. Johannes T. Reijntjes, geboren Boxtel, 25 november 1884, wonende Kabeljauwstraat 2
65. Elisabeth M. van Schaijk, geboren Tongelre, 10 mei 1909 dochter van F. van Schaijk-Soerland, wonende Koudenhovenseweg 115
66. Mathea G.C. Senders, geboren Stratum, 31 augustus 1913, dochter van J. Senders-Oomen wonende Jan van Lieshoutstraat 5
67. Cornelia T. Smeets, geboren Eindhoven, 17 augustus 1926, dochter van J.M. Smeets-Driessen, wonende Harmoniestraat 36
68. Johanna M. Smulders, geboren Woensel, 21 februari 1883, echtgenote van Luigi Zanetti, wonende Broekscheweg 111
69. Alphonsus M.J. Stultiëns, geboren Eindhoven, 25 april 1893, echtgenoot van F.J.M. Hezemans, wonende Demer 49
70. Anna P. Termeer geboren St. Oedenrode, 20 juli 1912, Rooms Katholieke Non wonende Jan van Lieshoutstraat 5
71. Christina D.M. Thier, geboren Breda, 4 augustus 1915, dochter van Thier-Kramer, wonende Maria Stuartstraat 27
72. Johanna M.H. Thijs, geboren Woensel, 23 december 1903, echtgenote van Wilhelminus Heldens, wonende Demer 78
73. Jacob den Tuinder, geboren Eindhoven, 18 maart 1921, zoon van J. den Tuinder-Olden, wonende Zeelsterstraat 163
74. C.J.M. van der Velden, geboren Eindhoven, 21 januari 1924, zoon van A. van der Velden-van Rijn wonende Hoogstraat 31
75. Hendricus C. Vilé, geboren Veghel, 29 september 1889, echtgenoot van Anna Hezemans, wonende Boschdijk 28
76. Joannes W.M. Vilé, geboren Eindhoven, 23 augustus 1921 zoon van H. Vilé-Hezemans, wonende Boschdijk 28

77. A.T. van de Voort, geboren Woensel, 17 september 1910, echtgenoot van C.S. Meurs, wonende Harmoniestraat 32
78. Dirk P. van de Voort, geboren Eindhoven, 19 juli 1941, zoon van A. van de Voort-Meurs, wonende Harmoniestraat 32
79. Hubertus J. Vorstenbosch, geboren Eindhoven, 19 juli 1936, zoon van Vorstenbosch-Hermans, wonende Van Kinsbergenstraat 25
80. Annette van Wel, geboren 's-Gravenhage, 11 februari 1921, echtgenote van W. van Vliet, wonende Merelstraat 5
81. Johannes H.C. Wernaart, geboren Eindhoven, 4 februari 1935, zoon van J. Wernaart-Kuipers, wonende Piet Heinstraat 15
82. Gijsberta G. van Zijl, geboren Eindhoven, 30 oktober 1896, Rooms Katholieke Non wonende Jan van Lieshoutstraat 5
83. Isabella Bel, geboren 7 maart 1894, echtgenote van C. Huijbregts, wonende Reusel
84. Frans F. Bouman, geboren 26 juni 1922, wonende Oosterhout
85. Johanna L.M. Elshout, geboren 22 mei 1926, dochter van A. Elshout-Swinnen wonende Valkenswaard



NAAM	AFDEELING	GEB. DAT.	DAT. IN DIENST	ADRES	KIND. BEN. 15 J.	GODS-DIENST	BIJZONDERHEDEN
1. M.v.KASTEREN	Ketelhuis Strijp	8. 2.02	19.10.28	Veer B.10 Breughel	9	R.K.	Getroffen in of bij Ketelhuis Strijp. Begraven Donderdag 10 uur. Directie-krans gestuurd. Philips vertegenwoordigd door Mr. Hamerbeek ?
2. H.v.d.MEULEN	Werkplaats Garage	7. 2.99	30.5.29	Kabelstr.28	2	R.K.	Getroffen in of bij Ketelhuis in Strijp. Begraven Donderdag 10 uur. Directie-krans gestuurd.
3. J.L.v.DAL	Fitterij Strijp	3.11.03	8.10.34	Kamillestr.58	5	R.K.	Getroffen in of bij Ketelhuis Strijp. Begraven Donderdag 10 uur. Directie-krans gestuurd. Ir. Philips vertegenwoordigd door Mr. Jongbloed. Tot Vrijdag 11 Dec. nog niet terecht portefeuille van v.Dal, inhoudende: o.a. ƒ 60.-.

630. In het Philipsbedrijf omgekomen.

86. Marinus van Kasteren, geboren 1901, echtgenoot van G. van Gerwen, wonende Son
87. Maria C. Lucas, geboren 20 september 1888, echtgenote van J. Vos, wonende Best
88. Maria E. Merkelbach, geboren 9 april 1905, dochter van Merkelbach-de Vroom wonende Valkenswaard
89. Catharina Mickers, geboren 9 februari 1877, echtgenote van A. van Berlo, wonende Gemert,
90. Johanna M. Plompen, geboren 28 februari 1921, dochter van J. Plompen-Rijkers, wonende Valkenswaard

91. Adrianus Rooijmans, geboren 12 november 1918, zoon van F. Rooijmans-Wanrooij, wonende Lieshout,
92. Roza Velleman, geboren 11 augustus 1916, echtgenote van Karel Bobbe, wonende Rotterdam
93. Johannes Zijdenbosch, geboren 16 december 1924, zoon van H. Zijdenbosch-Bonesch, wonende Delft
94. Joanna C. van den Broek, geboren Duizel, 21 november 1901, echtgenote van H. Bongaarts, wonende Lijmbeekstraat 404
95. Catharina Bongaarts, geboren Amsterdam, 20 augustus 1926, dochter van H. Bongaarts-van den Broek, wonende Lijmbeekstraat 404
96. Hendrik A. Bongaarts, geboren Eindhoven, 15 februari 1929, zoon van H. Bongaarts-van den Broek, wonende Lijmbeekstraat 404
97. Margaretha Bongaarts, geboren Eindhoven, 17 mei 1932, dochter van H. Bongaarts-van den Broek wonende Lijmbeekstraat 404
98. Wilhelmina E. Bongaarts, geboren Eindhoven, 6 juni 1937, dochter van H. Bongaarts-van den Broek wonende Lijmbeekstraat 404
99. Clara C. Hendrikx, geboren Stratum, 18 juli 1909, dochter van C. Hendrikx-vd Heijden wonende Vlokhovenseweg 22
100. Cornelia H. de Zeeuw, geboren Eindhoven, 2 september 1921, dochter van A. de Zeeuw-Duitsman wonende Lijmbeekstraat 402
101. Bertha Kwappenberg, geboren 4 november 1918, echtgenote van G. Jansen, wonende Nuenen c.a.
102. Maria H.C.T. Kliebisch, geboren Eindhoven, 18 juli 1925, dochter van T. Kliebisch-Lommelaars, wonende Demer 47
103. Theodorus Kliebisch, geboren Eindhoven, 17 september 1921, zoon van T. Kliebisch-Lommelaars, wonende Demer 47
104. Theodorus C.M. Kliebisch, geboren Eindhoven, 24 november 1939, zoon van L.F. Kliebisch-Reiniers, wonende Parallelweg 17
105. Hendrica A. Lommelaars, geboren Woensel, 26 oktober 1884, echtgenote van T. Kliebisch, wonende Demer 47
106. Maria C. de Zeeuw, geboren Woensel, 29 oktober 1915, echtgenote van J. Verschueren, wonende Lijmbeekstraat 447
107. Elisabeth Duitsman, geboren Geldrop, 30 december 1877, weduwe van A. de Zeeuw, wonende Lijmbeekstraat 402

1e supplement, 12 december 1942

108. Sytske van der Werf, geboren Baarderadeel, 17 februari 1890, wonende Demer 76
109. Theodora A. de Kruijff, geboren Amsterdam, 3 augustus 1913, echtgenote van A.C.A. van Meerhoff, wonende Demer 56a
110. Pieter Jan Hoppenbrouwers, geboren Wageningen, 16 december 1907, wonende Demer 58
111. Anna J.M. Segers, geboren Breda, 23 juni 1913, echtgenote van P.J. Hoppenbrouwers, wonende Demer 58
112. Adriana P.M. Hoppenbrouwers, geboren Eindhoven, 1 november 1938, dochter van P.J. Hoppenbrouwers en A.J.M. Segers, wonende Demer 58
113. Paulina M. Hoppenbrouwers, geboren Eindhoven 25 oktober 1940, dochter van P.J. Hoppenbrouwers en A.J.M. Segers, wonende Demer 58
114. Dorothea F.H. Meerhoff, geboren Eindhoven, 3 oktober 1937, dochter van Andreas C.A. Meerhoff en T.A. de Kruijff, wonende Demer 56a

2e supplement, 13 december 1942

115. Wilhelmus P.H. Heldens, geboren Tilburg, 2 februari 1902, wonende Demer 78

116. Antonetta Johanna van Hoof, geboren Eindhoven, 18 juli 1923,	dochter van Anthonius van Hoof en Philomena de Cock, wonende Demer 58 (dienstmaagd)
117. Anna M.H. Holtackers, geboren Tegelen, 22 oktober 1885,	echtgenote van Petrus Kuijpers, wonende Demer 35
118. Philomena C.R. Kuijpers, geboren Eindhoven, 14 november 1919,	dochter van Petrus Kuijpers en Anna M.H. Holtackers, wonende Demer 35

3e supplement, 14 december 1942

119. Wilhelminus H.J. van de Mortel, geboren Eindhoven, 21 mei 1926,	zoon van Hendrikus C. van de Mortel en Johanna E. Zeeuwe, wonende Sint Annahof 3
120. Sophia R. van der Zwaluw, geboren Gouda, 7 januari 1905,	echtgenote van L.A.M.J.B. van Dun, wonende Demer 2

4e supplement, 15 december 1942

121. Jacobus Ph. Bongaarts, geboren Eindhoven, 28 maart 1934,	zoon van Hendrik Bongaarts-vd Broek, wonende Lijmbeekstraat 404
122. Wilhelmus v Luijk, geboren Heeze, 25 december 1887,	echtgenoot van Cornelia v Cuijten, wonende Oude Bogert 12
123. Pieter Hubergsen, geboren Aardenburg, 28 maart 1891,	echtgenoot van Johanna M. Vermeulen, wonende Traamstraat 5

5e supplement, 16 december 1942

124. Roelof W. Abbes, geboren Leeuwarden, 3 september 1906,	echtgenoot van Cornelia ten Boer, wonende Demer 44
125. Cornelia ten Boer, geboren Groningen, 16 februari 1911,	echtgenote van Roelof W. Abbes, wonende Demer 44

6e supplement, 17 december 1942

126. Catharina van den Heuvel, geboren 's-Bosch, 7 februari 1902,	echtgenote van Jacobus P.A. Wiggers, wonende Oude Bogert 28
127. Clara M.G. Wiggers, geboren Eindhoven, 15 november 1936,	dochter van J.P.A. Wiggers en C.G. van den Heuvel, wonende Oude Bogert 28
128. Maria Ph.J. Wiggers, geboren Eindhoven 28 april 1938,	dochter van J.P.A. Wiggers en C.G. van den Heuvel, wonende Oude Bogert 28
129. Ludovucis A.M.J.B. Dun, geboren Vught, 29 augustus 1901,	echtgenoot van Sophia R. vd Zwaluw, wonende Demer 2
130. Laurens J. Slootjes, geboren Gouda, 19 augustus 1892	weduwenaar van Anna M. vd Zwaluw, wonende Bergstraat 28
131. Anna M.J. Hezemans, geboren Woensel, 22 maart 1890	echtgenote van Henricus Ch. Vilé, wonende Boschdijk 28
132. Johanna M.E. Vilé, geboren Stratum, 16 september 1918,	dochter van H.Ch. Vilé en A.M.J. Hezemans wonende Boschdijk 28
133. Joannes H.S. van Luijt, geboren Stratum, 4 augustus 1890,	echtgenoot van Jacoba C. van Dooren, wonende Bondstraat 11

(bron: Dagblad van het Zuiden, 12 december tot 17 december 1942)

Als onze Marinus de kans krijgt is hij zo thuis

Mevr. A. v.d. Steen van Kasteren, Breugel B10; 1942, 11 jaar

Op 6 december hadden wij het altijd gezellig met z'n allen. Ons mam maakte dan altijd chocolademelk van koemelk van onze eigen koe. Ook waren er altijd speculaas, pepernoten en taaimannen en niet te vergeten peperkoek. Op zo'n avond mochten we altijd zoveel eten en drinken als we wilden. We dronken uit emaille bekers en daar ging lekker veel in (twee kopjes) en ze waren blauw. Onze cadeaus waren kleren en speelgoed. Ik herinner me een chocoladeletter, die er jarenlang niet meer waren. Ons pap had bij Jan van Eck een paard laten maken. Van Eck had een timmerfabriek schuin tegenover ons. Met z'n allen hebben we op dat paardje gereden. Ook mochten we lang opblijven. Pap moest 's morgens op 6 december om 5 uur op om te gaan werken bij Philips. Helaas, hij kwam toen niet meer terug voor 8 december. Hij werd op 10 december begraven.

Ons mam moest op 9 december weg en juffrouw Miet kwam in huis om op te passen. Wij waren met 9 kinderen. Ook was er Car Matka die bij ons in dienst was.

Op 6 december gingen we zoals gewoonlijk naar de kerk en dan werd er 's middags om half 3 gegeten, want dan kwam ons pap thuis. Ik herinner met nog dat er vliegtuigen overkwamen en dat ze naar ons zwaaiden. En wij zwaaiden terug. Ook weet ik nog dat we meteen dekking moeten zoeken in de schuilkelder. Ik deed dat niet en ging naar Grote Beer en Miet Janssen die schuin tegenover ons woonden. Om omstreeks 1 uur kwam

(Philips' werknemers of vrouw of kind daarvan buiten het bedrijf omgekomen)

NAAM	AFDEELING	GEB. DATUM	DATUM INDIENST-TREDING	ADRES	KIND. BEN. 15 J.	GODS-DIENST	BIJZONDERHEDEN
1. A.J.v.BELVOIRT	Brandweer	16.9.13	3. 3.37	Maria Stuartstr. 30	2	R.K.	Wilde terwijl vrouw en 2 meisjes geb.12.5.41 25. 8.42 bij zijn schoonouders C.Steen, Maria Stuartstr. 24 waren, thuis helm halen. Toen tijdbom ontploft. Vrouw en kinderen ongedeerd, maar alles kwijt. Adres vrouw tijdelijk Schoenerstraat 25 bij van Grunsven Begraven Donderdag 10 uur. Directie-krans gestuurd.
2. J. le FAIR	laatste afdeeling Bedrijfsmechanisatie Invaliditeitspensioen	5. 2.84	16. 3.10	Frederiklaan 117	1	P.G.	Huis voltreffer. Le Fair en dochtertje van 8 jaar dood. Zoon Arie Joh.Afd.Inkoop ligt gewond in hulpziekenhuis Zal 8. Zoon Gerard Afd.Boekhouding ongedeerd, tijdelijk adres Hendrik de Keijse 12. Begraven Donderdag 10 uur. Directie-krans gestuurd.
3. S.P.A.v.HAPERT	Metaalwaren	24. 7.11	5. 5.37	Laurierstr.48	-	R.K.	Kwam met broer uit café Pellenoord; daar getroffen. Begraven Donderdag 10 uur. Directie-krans gestuurd.
4. J.C.H.B.HAUMANN	Vertaalbureau	25. 7.91	1.12.20	de Jonghlaan 12	2	Lut.	Voltreffer op huis. Man, vrouw en beide kinderen gedood. Begraven Donderdag 10 uur. Directie-krans gestuurd.
5. Zoon JAN van H.N.J.ZIJDENBOS	Comm.Afdeeling	15. 2.91	15. 9.22	de Conostotlaan 6		P.G.	Was bij fam.Haumann op bezoek. Begraven Donderdag 1 uur. Directie-krans gestuurd.
6. Echtgenoote van G.W. GOVAERTS	Comm.Afdeeling	13.10.87	20. 4.25	de Jonghlaan 10	2	R.K.	Vrouw (Elisabeth Frees geb. 17.6.01) Voltreffer op huis buurman. Begraven Donderdag 10 uur. Directie-krans gestuurd.
7. Echtgenoote van W.R.DUYTS	Schoonmaakdienst	6.10.90	11. 8.19	Frederiklaan 119	1	R.K.	Vrouw (I.C.Duyts-Pruimboom, geb.7. 4.96) omgekomen met moeder bij instorten huis. Werken nog 1 zoon en 1 dochter bij Philips. Begraven Donderdag 10 uur. Directie-krans gestuurd.
8. M.van TILBORG	Papierfabr.	28. 5.81	1. 3.26	Schootschestr.8	-	R.K.	Stierf aan hartverlamming tijdens bombardem Begraven Donderdag 10 uur. Directie-krans gestuurd.
9. L.A.RAAYMAKERS	Afd.Vervoer	6. 4.95	16. 1.28	Harmoniestraat 30(33	1	R.K.	Voltreffer achter huis. Man, vrouw en 5 kind van 3 tot 22 jaar dood. Overlevenden getrouwde dochter v.Schaik-Raay Hal 5, zoon bij Duitsche Weermacht in Frankr zoon Lambertus A, Afd.Magazijnen Strijp, dat.i.d. 27.4.42, geb.3.10.20, tewerkgesteld in Duitschland bij M.M.W., Freiherr v.Steinstr.3 A Leipzig.

631. Philipswerknemers of vrouw of kind buiten het bedrijf omgekomen.

632. Vervolg.

NAAM	AFDELING	GEB. DATUM	DATUM INDIENSTTREDING	ADRES	KIND. BEN. 15 J.	GODSDIENST	BIJZONDERHEDEN
10. GERTRUIDA DE BIE	Kleinlampen	27. 5.20	26.11.41	Hendr.de Keijserl.77		R.K.	Over dood geen bijzonderheden bekend. Werken nog 1 broer en 1 zuster bij N.V. Begraven Donderdag 10 uur. Directie-krans gestuurd.
11. Echtgenoote van A.Pollekaan	Teekenkamer Techn.Bedr.	18.12.04	29. 1.34	Edisonstr.165		P.G.	Vrouw (G.M.Heijkoop geb.27.12.13; vroeger bij N.V. werkzaam) Begraven Vrijdag 10.30 uur vanuit Henriettestr. 9. Directie-krans gestuurd.
12. C. KANT	Radiobuizen onderdeelen	16. 2.22	10. 6.37	Amperestr. 98		Geref.	Werd naast huis door kleine granaatscherf aan hoofd doodelijk getroffen. Is een zoon van H.Kant Afd.Transport, , dat.i.d. 18:2:24, geb. 11.5.82, gehuwd, Gereformeerd, van wien nog 2 dochters bij N.V. werken. Begraven Donderdag 10.30 uur. Directie-krans gestuurd.
13. Echtgenoote van Joh.H.VERSCHUEREN	Spiraalmaken	30. 8.13	12. 4.37	Lijmbeekstr.147	-	R.K.	Vrouw (C.Verschueren de Leeuw, geb.29.10.15) Begrafenis zou Donderdag 10 uur zijn. Directiekrans besteld. ? opgave van Pastoor dat begrafenis zou zijn. Nog niet gezonden.
14. Joh.W.M.WILS	Kostprijs D	23. 8.21	15. 6.42	Boschdijk 28	2	R.K.	Bominslag. Man, vrouw en 2 kinderen gedood. Begraven Donderdag 10 uur. Directiekrans gestuurd.
15. Helena G.C.van KERKHOF	Planning Rad. buizenfabr.	17. 5.25	26. 1.42	Kronehoefstr.8		R.K.	Meisje was bij Vriendin op bezoek geweest, is verongelukt in een van de huizen aan de Mathildelaan, gelegen tegen de Glasfabriek. Begraven Donderdag 10 uur. Directiekrans gestuurd.
16. Echtgenoote van W.F.G.L.v.VLIET	Comm.Afd.	5.11.09	14. 5.41	Merellaan 5	voor zoover bekend geen	geen	Vrouw door granaatscherf getroffen in trein op station. Vrijdag begraven in den Haag, 12.30 uur van rouwkamer Innemee, Koolgracht. Directiekrans gestuurd.
17. Echtgenoote van J.A.NIJSTEN	Afd.Mach.fabr.	9. 6.19	12. 6.40	Pioenroosstr.60	1	R.K.	Vrouw (H.Nijsten-Horsten) lag als t.b.c.patient ~~xxxxxxx~~ in Binnenziekenhuis, maar gedood door bominslag. Kind (geb.27.12.40) niet erg goed. Begraven Donderdag 10 uur. Directiekrans gestuurd. Geb.dat.vrouw 11.11.18
18. Petrus G.KUYPERS	Philora	20. 6.22	27. 4.42	Schootschestr.73		R.K.	Begraven Donderdag 10 uur. Directiekrans gestuurd.
19. Theo KLIEBISCH	Octrooi Afd.	17. 9.21	19. 4.36	Demer 47		R.K.	Is met moeder en zuster en hoefje omgekomen instorten van pand. Vader Th.Kliebisch, geb Ligt gewond in Binnengasthuis (blind ?). Begrafenis zal niet kunnen plaatsvinden, da blijfselen óf niet te verzamelen, óf niet t... fleceren zijn gedood en dan al met resten begraven zijn. Uitvaart heeft Donderdag 10 uur plaats geh Geen Directiekrans Gestuurd.
20. J.DEN TUINDER	Machine Fabr.	13. 3.21	16. 4.40	Hoolsterstr.165		Vrijz. Herv.	Was om gaan/helpen meubelen te bergen uit huis; toen bom ontplofte, een scherf in scho... gekregen. Gestorven 9.12.42, 's avonds half Begrafenis zal plaats vinden Zaterdag 12.12 14 uur. Directie krans gestuurd.

Miet Verhoeven binnen en vertelde dat heel Eindhoven in brand stond. Hij diende in Eindhoven op de Demer bij een gezin en moest de klomp uit gaan halen.

Ik mocht de brug van Son al niet meer over en werd door de politie tegen gehouden. Die zondagavond waren alle buren bij ons want het bericht was gekomen dat ons Pap omgekomen was bij Philips. Ons mam zei nog: "Als onze Marinus de kans krijgt is hij zo thuis".

Op 7 december gingen we gewoon naar school en er werd gebeden. 's Middags weer bidden. Wij moesten met de andere schoolkinderen voor ons een rozenhoedje bidden. Toen ik op dinsdag met mijn broer en zus uit school kwam stonden er enkele rijtuigen voor de deur. Wij voelden wel dat er iets niet in orde ws. Miet Janssen en Graad de Beer waren er en ook Hanneke en Jaan v.d. Laan met Anne van Gorp en Mej. Schuiten. Theo was er om de beesten te voeren. Pastoor Vlokhoven, de vroedvrouw en dokter de Jong die waren bij mijn moeder.

Ons moeder zei dat we arme kinderen zouden worden maar pastoor Van Vlokhoven zei: "Dat moeder altijd bij hem aan de bel kon trekken. Anna, de pastoorsmeid, zal dan wel voor jullie

633. Philipswerknemers, echtgenote of kind buiten het bedrijf gewond.

LIJST VAN GEWONDEN.

(Philips' werknemers, echtgenoote of kind daarvan buiten het bedrijf getroffen)

NAAM	AFDEELING	GEB. DATUM	DATUM INDIENST-TREDING	ADRES	KIND. BEN. 15 J.	GODSDIENST	BIJZONDERHEDEN	OPMERKINGEN
1. AUGUSTUS A.M.v.d.ETRES	Cénoma	9. 1.09	12. 1.27	Akkerstr. 31	-	R.K.	Broer werkt bij N.V.	Ligt in het Diaconessenh[...]
2. JOHANNES BUIJTS	El.Condensatoren	8.10.18	20. 4.42	Frederikl.119	-	R.K.	Vader en zuster werken ook bij N.V. Moeder en grootmoeder zijn gedood.	Ligt in St.Jo[...] Ziekenhuis. Patiënt van Dr.de Muinck
3. LENA PLOEGMAKERS	Radio II	14. 1.24	15. 9.38	ten Hagestr. 10	-	R.K.	Zuster werkt bij N.V.	Ligt in St.Jo[...] Ziekenhuis. Patiënt Dr.De[...]
4. JOHANNES M.J.DIETHER	Blikensnijden Radiobuizen	26. 2.19	13. 6.40	Kastanjel.111	-	R.K.	Scherf in buik. Vader en 3 broers en 2 zusters werken bij N.V. Broer ligt in ziekenhuis (Diaconessen) met afgerukte arm.	Ligt in St.Jo[...] Ziekenhuis. [...] Dr.de Muinck
5. MARTINUS J.J.DIETHER	Radiobuizen	3. 2.20	24. 4.34	Kastanjel.111	-	R.K.	Arm afgerukt. Vader, 3 broers en 2 zusters werken bij N.V. Broer J.M.J.ligt in St.Joseph Ziekenhuis met scherf in buik.	Ligt in Diaco[...]senhuis. Patiënt Dr.de Keizer
6. MICHAEL VAN MEURS	Techn.Bedr.	6. 4.05	26. 1.37	Brugstr.55	1	R.K.		Ligt in St.Jo[...] Ziekenhuis. Patiënt van Dr.Bussemaker
7. WILLEM S.AIZAAS	Prod.App.Fabr.	27. 6.11	11.10.30	Kruisstr.10		N.H.	Broer van Ir.Laaz Techn.Bedr.	Ligt in Diaco[...]senhuis. Patiënt van Dr.v.Anrooy
8. MEJ.MARIE A.G. BIEMANS	Kostprijs B.	13.12.24	19.10.42	de Jonghl.8	-	R.K.	Vader werkt ook op Kostprijs B.	Ligt in St.Jo[...] Ziekenhuis. Patiënt van Dr.v.Anrooy.
9. LAMBERTUS J.A.M.v.d. MEULIN	Radio	25. 9.15	30.11.42	Sophie v.Wurtembergl 8	-	R.K.		Ligt in Diaco[...]senhuis. Dokter onbeke[...]
10. WILLEM v.ROOR	Bedr.Mech.Radio	17.12.98	23. 4.34	Humboltplein 2	2	Geen		Ligt in Diaco[...]senhuis. Patiënt Dr.St[...] Koning.
11. JOHAN H.F.LUTTNER	Bedr.Mech.B.	20. 5.22	22.10.42	Lijmbeekstr.402		R.K.		Ligt in het Diaconessenhuis. Dr.onbekend.
12. Echtgenoote van Th. J.M.VERMEULEN-KEIJZERS		8. 3.93	8.3.23	Frederikl.115		R.K.	Verder werkt nog 1 zoon bij N.V. Vrouw geb.30.7.97 (Vermeulen-Keijzers)	Ligt in het St.Joseph Ziekenh[...] Patiënte van Dr.v.Anrooy.
13. Zoon van GERRIT OVERBOSCH	Philitefabr.	19.1.99	10.10.27	Jac.v.Campenweg 26		P.G.	Zoon E. 14 jaar	Ligt in St.Joseph Ziekenhuis. Dokter onbekend.
14. Zoon van J.LIMBEEK	Garage	7.11.04	6. 4.29	Henriëttestr.40		P.G.	Zoon Gijsbertus geb. 14.7.30	Ligt in Diaconessenhuis
15. Mej.KEESJE VISSERING	Radiobuizen	10.10.25	24. 9.40	Edisonstr.171	-	P.G.	Granaatscherf in dijbeen.	Ligt bij familie. Huis verwoest.
16. Dochter van ANTONIUS AARTS	Vervoer	14. 2.04	14.5.17	Pruimenstr. 4	5	R.K.	Catharina geb.24.2.31.	

LIJST VAN GEWONDEN.

(In bedrijf getroffenen)

NAAM	AFDEELING	GEB. DATUM	DATUM INDIENST-TREDING	ADRES	KIND. BEN. 15 J.	GODSDIENST	BIJZONDERHEDEN	OPMERKINGEN
1. NICOLAAS C.HACCOERT	Techn.bedrijven Strijp	3. 8.97	23. 4.28	2e Lieve de Keyl 1	4	P.G.	Kogel door long.	Ligt in Diaco[...]nessenhuis. Patiënt Dr.Alph[...] Veer
2. MAGNUS M.H.HUIJING	Techn.Bedrijven Strijp	16. 4.06	10. 5.42	Zeelsterstr.337	1	N.H.		Ligt in St.Jose[...] Ziekenhuis
3. GERARDUS J.KOLE	Fitterij Strijp	6. 4.03	12. 7.37	A.v.Cortenbachstr.71	1	R.K.	Zoon H. werkt op N.T.F.	Ligt in Diaconessenhuis. Patiënt van Dr.Beims.
4. HENDRIKUS HEIJSEN	Radiobuizen	12.10.03		Hemelrijken 43	3	R.K.		Kriegslazarett in Den Bosch Holl.Afd.

NAAM	AFDEELING	GEB. DATUM	DATUM INDIENST-TREDING	ADRES	KIND. BEN. 15 J.	GODSDIENST	BIJZONDERHEDEN	OPMERKINGEN

zorgen en die heeft lekkere koekjes". Ook burgemeester Schaep bood hulp. Wij mochten toen na de school bij de pastoor gaan eten. Er was daar lekkere pudding, die wij alleen maar zondags kregen. Ook was er nog een ijsje van 1 cent, want Piet de Snor kwam daar zondags langs. Toen wij die dinsdag 8 december van de pastoor naar huis gingen waren we lekker in bad geweest. Dat was nog zo'n groot ijzeren bad.

Op 9 december moesten de grote kinderen naar Marinus Donkers en de kleine naar de Fam. Van Berne (deze werd Mie Saris genoemd).

Vooraf kwam de pastoor nog even en we werden weggebracht. Om 9 uur moest ons mam naar het klooster en daar waren de politieagenten Bakers en De Faas. Daar waren ook de burgemeester Schaep met de pastoor en Janneke v.d. Ven. Ook onze knecht, die moest eerst kijken of het mijn vader was. Later moesten oom Jan en om Jes ook nog kijken.

Henk Kamerbeek kwam ook nog. Dit was de vader van de latere sporters Eef, Annie en Trudy (o.a. tienkampers). De burgemeester heeft het zegel van de kist verbroken voor de schouwing. Ons pap lag gaaf in de kist. Alleen was er wat vel van z'n neus en waar de trouwring had gezeten. Mijn vader was zo gevonden op een muur. Hij was weggeslingerd.

Op 10 december werd mijn vader begraven. Half Son en Breugel was aanwezig en de kerk was te klein. Dit had de pastoor Van Vlokhoven nog nooit meegemaakt. Er waren zeer veel bloemen en o.a. grote kransen van Philips. Na 10 december gaat het leven weer verder. Moeder had zeer veel verdriet en zorg om alle mondjes te vullen.

Op zondagmorgen 25 april 1943 kwam juffrouw Miet ons aankleden, want moeder was ziek, en we moesten naar de kerk. Om 7 uur waren wij in een koude kerk want dan begon de H. Mis. Na de H. Mis werden wij opgevangen door Hanneke Leenders, de buurvrouw. Zij had geen kinderen en daar werden we bezig gehouden. Om 10 uur kwam Juffrouw De Vocht ons halen en ze vertelde ons dat we er een zusje bij hadden. Wij begrepen er niets van. Het was 4 maanden nadat vader verongelukt was. Ons mam heeft er veel mee geleden van alles wat er gebeurde en ik heb het zelf ook nooit verwerkt en liet tranen toen ik dit schreef.

[illegible]
Melding te 13.00

5 Gewonden.

1. J.Crebolder, Scheidingstraat 112. oud 12 jaar mnl.
schotwond in de knie; bevond zich op straat.
(wordt thuis verpleegd)

2. J.Janssens, Bredalaan 94 oud 31 jaar mnl.
inschot aan rechterbovenarm; schampschot aan rechter en linkerhand en kin; bevond zich in de bijkeuken.(Opgenomen in het Diaconessenziekenhuis)

3. Mevr.J.Janssens, Bredalaan 94 oud 30 jaar.
inschot aan schouder en dijbeen; schampschot aan borst; bevond zich in de keuken)
(Opgenomen in het Diaconessenhuis)

4. Mej.J.v.d.Veer, Juliusstraat 68 oud 47 jaar.
scherfwond in de rechterzijde; bevond zich in de huiskamer.(opgenomen in het Diaconessenziekenhuis)

5. L.van Alfhen, 't Ven 14 oud 12 jaar mnl.
Schot in het achterhoofd en linker achterdij.
bevond zich op straat.
(Opgenomen in het Binnenziekenhuis)

----

634. Gewonden door scherven, Flak en boordwapens..

Afgeworpen werden twee(2) ledige benzinereservoirs welke neerkwamen in de Scheidingstraat. Deze benzinereservoirs werden gedeponeerd op den Hoofdcommandopost,Bilderdijklaan 8a. Mededeeling hiervan werd onmiddellijk gedaan aan de Ortskommandantur en Polizei Offizier te Vught.

Onderdeel Gestel,Strijp en Woensel liepen glas en pannenschade op.
Nadere gegevens hierover volgen nog.

Het Binnenziekenhuis getroffen

Opeens, tegen half een, hoorden we een vliegtuig...

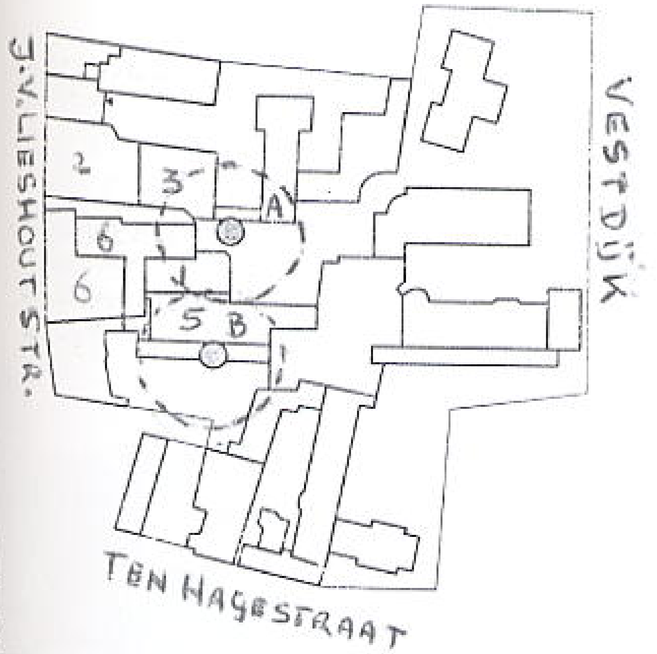
Eerw. zr. Mathildis Corbière, Binnenziekenhuis, 1942; 65 jaar (oude spelling gehandhaafd).

Eindhoven, 12-12-1942.
Beste Zusters,

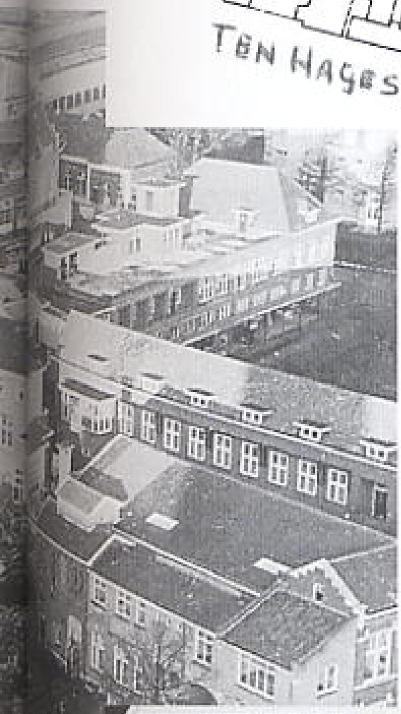
Onze goede Moeder draagt mij op, je enige bijzonderheden te schrijven, over de ramp, die ons met Gods toelating l.l. Zondag 6 december getroffen heeft. Ik zag heus niet te veel, als ik spreek van een ramp. Twee bommen zijn op ons dierbaar huis neergekomen. Vijf Zusters, drie verpleegsters en 17 patiënten van de Vrouwenzaal van Zr. Andrea en één van de 1e klas zijn als slachtoffers gevallen. De hele Vrouwenafdeling van Zr. Andrea- vanaf de grote hal tot aan de stenen trap naar de 1e klas en alles, wat daarboven ligt, is totaal vernield. Er is niets van over, dan een puinhoop, die nu nog lang niet is opgeruimd. Eén van de twee bommen is daarop neergekomen, de andere bom is gevallen op de kleine speelplaats. De hele vakschool met de nieuwe meisjesslaapzaal en de Fröbelschool daaronder zijn verwoest, wat niet is ingestort, is onbruikbaar. De bom heeft een enorm gat geslagen in de grond, juist in het middenvlak van de Fröbelschool. De Mariaschool daartegenover heeft zoveel geleden, dat wij wegens gevaar voor instorten er niet meer in mogen. Alleen de lokalen aan de Jan van Lieshoutstraat zijn er met gebroken ruiten vanaf afgekomen.
Ook de kamers in de gang naar 't St. Josefpaviljoen hebben veel geleden.
Dit is een kort overzicht van wat verwoest is. Overal in huis ramen stuk. 't Was Zondag, Maandag en Dinsdag nog een onoverkomelijke ruïne, 'n ontmoedigende vuile rommel. Behalve puin en glas overal beddengoed, meubels, enz. op plaatsen, waar ze niet thuis behoren.
Nu de bijzonderheden, waarnaar je zeker nog meer verlangend bent.
Zondag 6 December zaten wij gezellig in de refter aan tafel. De verpleegsters hadden 's avonds van te voren St. Nicolaas gevierd in de gym-zaal, nu hadden onze Zusters zoveel mogelijk vrij om aan tafel te komen. Wij hadden om 6 uur Zaterdagavond ook onze (onleesbaar) van Moeder gekregen, meer, veel meer, dan we hadden kunnen verwachten. We waren in echt opgewekte stemming aan tafel. Opeens, tegen half een, hoorden we een vliegtuig met een heel vreemd geluid vlak boven ons. Even probeerden we ons gerust te stellen met de gedacht, dat 't een oefeningsvliegtuig was. Maar dadelijk, 'n ontzettende slag, 't instorten van we wisten nog niet was. Terwijl de Zrs. opvlogen om naar afdelingen te gaan, of in de gang, of sommige naar buiten te vluchten, 'n 2e slag met hevig dreunen, ruiten springen en muren storten in - we konden 't nog niet weten.
Bijna alle Zusters waren onderwijl in de gang langs de refter, velen weder neergesmakt op de grond, daar ook ruiten stukgeslagen waren. Toen we in de Kapelgang kwamen, kon je niets zien van het stof en puin, 't was of er een dichte rook hing.

635. De schade die aangericht is in het Binnenziekenhuis.

In de Kapel alle gekleurde ramen stuk. 't Altaar en de beelden ongeschonden, ook de banken. Aan ene kant laat 't pleisterwerk op de muur los, maar Goddank de Kapel kan blijven staan, hoewel we er bang voor zijn geweest. Men is druk bezig met het inzetten van ramen, geel gewerkt glas. Maandag en Dinsdag zijn we in de Paterskerk in de H. Mis en ter H. Communie geweest. Dinsdagmiddag hebben wij voor ons alleen Lof gehad in de Paterskerk. Nu is de kamer van Mevr. De Vlam onze kapel. Mevr. De Vlam is bij haar zoon in veiligheid gebracht en Juffr. Raaymakers is naar Helmond gegaan, maar komt gauw weer terug. 't Zijaltaar staat in de regentenkamer met de Capsula als tabernakel. 's Nachts gaat Ons



636. *In de cirkels vielen de bommen.*



Heer in de kluis. Alle dagen 2 H. Missen. We kunnen natuurlijk niet allen tegelijk in die kamer, we lossen elkaar af... Je moet 't maar niet kwalijk nemen, dat ik van de hak op de tak spring, ik schrijf maar op, wat mij in de gedachte komt, en dat is zoveel en alles door elkaar. Ik ben blij, dat ik je dit plezier kan doen. Nu voel ik, dat ik ouder word. Ik heb geholpen wat ik kon, maar de wil is groter dan de kracht, dat begrijp je wel.

Zondagnacht zijn we bij elkaar gebleven in de refter, met een deken op de grond liggend of op een stoel zittend.
We probeerden wat te rusten, maar je begrijpt, wat daar van terecht kwam. In de namiddag van diezelfde Zondag begon er brand uit te breken in het ingestorte gedeelte van het Ziekenhuis. 's Avonds brandde 't nog. Tegen elf uur, kwam men ons, die daar zogenaamd rusten, zeggen: "de Zusters zullen het huis uit moeten. 't Zustergedeelte wordt bedreigd door vlammen". Voordat we allen tot besef waren gekomen, van de inhoud dier woorden, kwam Goddank de tijding: "Ze zijn de brand meester, de Zusters kunnen gerust blijven". Als je ons huis van buiten zou zien, aan welke kant ook, zou je niet zeggen, dat er zoveel verwoest is. Op de operatiekamer zijn alle ruiten gesprongen, die kast met instrumenten is intact gebleven. Op 't ogenblik zijn ze overal bezig met ruiten in te zetten.
Ik krijg de boodschap vlug af te schrijven, want je snakt naar bericht...

<u>religieuzen</u>:	R.K. BINNENZIEKENHUIS			**Jan v. Lieshoutstraat 5**
JANSSEN	Cornelia Cath.	24-09-1874	Hontenisse	zuster ADILE
JOOSTEN	Johanna M. A.	11-01-1919	Helden	zuster HELENITE
SENDERS	Mathea G. C.	31-08-1913	Stratum	zuster EMILIENNE
TERMEER	Anna Petr.	20-07-1912	St. Oedenrode	zuster THADEA (Neophita)
ZIJL van	Gijsberta Ger.	30-10-1896	Delft	zuster GIJSBERTA
<u>leerlingverpleegsters</u>:	R.K. BINNENZIEKENHUIS			**Jan v. Lieshoutstraat 5**
ANDRIESSEN	Maria Johanna Jac.	07-09-1920	Utrecht	d.v. P. ANDRIESSEN-PUTMAN
BREMMERS	Margaretha	02-06-1919	V'waard	d.v. BREMMERS-MEEUWISSEN
JONKERGOUW	Helena Paulina C.	29-11-1921	Eindhoven	d.v. G. JONKERGOUW-v.BEEK

RK BINNENZIEKENHUIS (18 patiënten - 3 leerlingverpleegsters en 5 religieuzen)

637. *De doden die te betreuren waren in het Binnenziekenhuis.*

Maandag is Monseigneur Mutsaers hier even geweest. Zr. Laureace en Zr. Joanna de Deo uit het Moederhuis, waren ook heel gauw hier. De Eerw. Overste staat alle Zrs. toe een paar dagen naar het Moederhuis te komen uit te rusten, Vrijdagmiddag zijn er 15 vertrokken. Ook de Pastoor van Uden, Pastoor de Louw was Woensdag hier.

Je ziet, O.L. Heer stuurt ons veel troost en deelneming. Je zult toch zeker wel voor onze goede Moeder bidden om kracht en ook ons allen niet vergeten. Tot gisterenmiddag toe zijn er nog telkens tijdbommen ontploft en men zegt, dat er nog een op springen ligt. Dat is telkens een schrik hoewel je weet, wat 't is. Maar 't minste ongewone geluid doet je al opschrikken.

638. *Flinke schade zie tekening 664A*

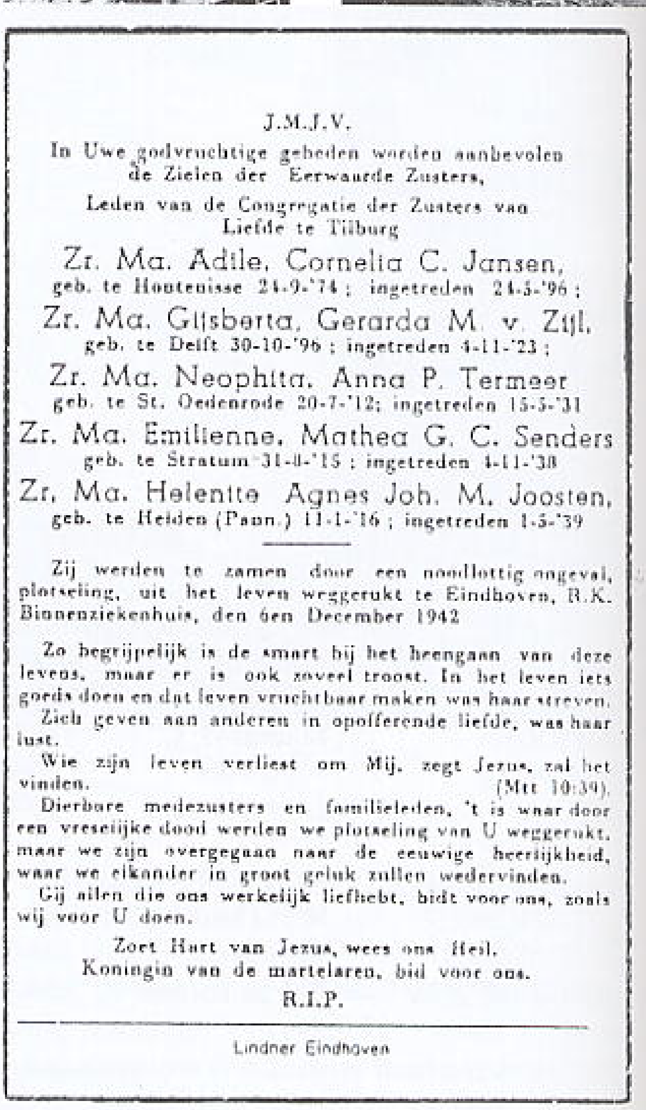
639. *Dezelfde locatie. Boven vanaf ander standpunt.*

640. *Nabij de kapel veel schade. Zie tekening 636B.*

Ik ben met al mijn geschrijf toch maar kort. Ik kan je alle emoties niet beschrijven. Misschien kun je nu een flauw denkbeeld krijgen van de toestand. Hoe het in werkelijkheid geweest is en nog is, kun je je nooit indenken, dat moet je meegemaakt hebben. De telefoon staat niet stil vanaf het ogenblik van het bombardement, totdat de patiënten naar het St. Jozefziekenhuis en 't Diaconessenhuis gebracht. Nu nog iets over de plechtige begrafenis. Vrijdag om 10 uur de plechtige uitvaart in de Paterskerk. Moeder en Moeder Brigittine, die ervoor uit Amsterdam had mogen komen met alle Zusters, die maar enigszins konden zijn meegegaan. De zes lijkkisten, 5 Zusters en 1 leerlingverpleegster, die nog pas hier was, werden op een grote, met zwart behangen wagen geplaatst. Aan weerskanten liepen de Zrs. en de Verpleegsters, die de kosten overnamen bij de Kerk en later bij het Kerkhof, om ze in de Kerk en op het Kerkhof te dragen. Moeder en de Zusters erachter, een lange treurige stoet. De heren Doktoren en van het Bestuur familieleden en de dames.

De Paterskerk was in zware rouw. Onze nieuwe Rector celebreerde met 2 Paters. De Fraters zongen de Requiemmis. Het was heel plechtig, maar zo treurig. We kunnen nog niet tot het volle besef komen van wat er gebeurd is.

Met al de ellende, die we beleefd hebben de dat we nog meemaken moeten we toch den goeden God dankbaar zijn, dat er niet meer slachtoffers



J.M.J.V.

In Uwe godvruchtige gebeden worden aanbevolen de Zielen der Eerwaarde Zusters,

Leden van de Congregatie der Zusters van Liefde te Tilburg

Zr. Ma. Adile, Cornelia C. Jansen,
geb. te Houtenisse 24-9-'74 ; ingetreden 24-5-'96 ;

Zr. Ma. Gijsberta, Gerarda M. v. Zijl,
geb. te Delft 30-10-'96 ; ingetreden 4-11-'23 ;

Zr. Ma. Neophita, Anna P. Termeer
geb. te St. Oedenrode 20-7-'12; ingetreden 15-5-'31

Zr. Ma. Emilienne, Mathea G. C. Senders
geb. te Stratum 31-8-'15 ; ingetreden 4-11-'38

Zr. Ma. Helenita Agnes Joh. M. Joosten,
geb. te Heiden (Paan.) 11-1-'16 ; ingetreden 1-5-'39

Zij werden te zamen door een noodlottig ongeval, plotseling, uit het leven weggerukt te Eindhoven, R.K. Binnenziekenhuis, den 6en December 1942

Zo begrijpelijk is de smart bij het heengaan van deze levens, maar er is ook zoveel troost. In het leven iets goeds doen en dat leven vruchtbaar maken was haar streven.

Zich geven aan anderen in opofferende liefde, was haar lust.

Wie zijn leven verliest om Mij, zegt Jezus, zal het vinden. (Mtt 10:39).

Dierbare medezusters en familieleden, 't is waar door een vreselijke dood werden we plotseling van U weggerukt, maar we zijn overgegaan naar de eeuwige heerlijkheid, waar we elkander in groot geluk zullen wedervinden.

Gij allen die ons werkelijk liefhebt, bidt voor ons, zoals wij voor U doen.

Zoet Hart van Jezus, wees ons Heil.
Koningin van de martelaren, bid voor ons.

R.I.P.

Lindner Eindhoven

641. *Bidprentje met de namen van de omgekomen Eerw. Zusters in het Binnenziekenhuis.*

gevallen zijn. Was één van de bommen een paar meter verder neergekomen, dan was ons hele huis er aangegaan en van ons allen zouden er niet veel in leven zijn gebleven. Ook waren we juist bijna allemaal in de refter, wat na een minuut of 10 niet 't geval was geweest. Hoeveel meer ongelukken zouden er dan geweest zijn!...
Ik zal er nu maar een eind aan maken, anders moet je nog langer wachten. Natuurlijk heel veel groeten van onze goede Moeder Julia en Moeder Brigittine, die vanmiddag weer vertrekt, van ons allen en van ons ieder in het bijzonder. Hoe het in de stad is, zal je wel gehoord hebben. De grote kerk is erg beschadigd, alle ramen stuk en het Priesterkoor erg beschadigd. Veel huizen, ja hele straten hebben erg geleden, vooral van brand. Er zijn ook een groot aantal doden. 't Juiste aantal is niet bekend, maar het loopt zeker naar de 100. Zr. Assistante zal deze brief laten typen, dan kunnen al onze Zrs. die niet thuis zijn er van profiteren.
In Jezus'Heilig Hart, je liefhebbende zuster,
Zr. Math."

Bron: Eerw. Zusters van Liefde, Tilburg.

Mevrouw Doreleyers, in B.Z.H., 1942 ... jaar

Zij werd na de aanval op een brancard weggebracht, waar ook doden op hadden gelegen. Er was een verpleegster die een kindje in veiligheid wilde brengen. Zij werd geraakt. Haar muts werd in een boom teruggevonden.

De Engelsen komen presentjes brengen

Mevrouw Scheen-v.d. Putten, in Binnenziekenhuis, 1942; 15 jaar

Vanuit het raam zag ze de vliegtuigen, maar ook de bommen vallen, een op de Catharinakerk, 2 op enkele huizen en nog enkele op de Demer. Ze lag met vijf vrouwen op een zaal. De anderen lagen 2 aan 2 in bed. Hiervan werden er drie getroffen toen de inslag kwam. Ze kwamen onder het puin terecht. Zij werd waarschijnlijk door de luchtdruk onder het bed geslingerd en dat was haar redding. Een gekneusde voet en nog enkele andere kneuzingen waren het gevolg. Er kwam een geestelijke (Bressers?) iedereen bedienen. Ook zij werd niet vergeten. Later werd ze in de schuilkelder van het ziekenhuis gebracht. Naast haar was een zaal met twaalf patiënten, waarvan er elf werden gedood. Achteraf besefte ze dat ze als jong meisje een rare opmerking had gemaakt: "De Engelsen komen presentjes brengen".

Mevrouw Martens-Lemmens, Binnenziekenhuis, 1942; 13 jaar

Op die dag lag ik voor een beenoperatie in het ziekenhuis. Ik mocht niet uit mijn bed. Plotseling vielen de bommen en was er een muur langs mijn bed verdwenen. Duitsers liepen in paniek op de Vestdijk. We hadden juist gegeven en Zr. Vermeeren uit Veldhoven, die mij juist verzorgd had werd gedood. Alles was zo donker als de nacht.

Ziekenhuizen

De eerste keer dat ik geconfronteerd werd met Rode Kruisziekenhuisbezoek, was bij de slachtoffers van het bombardement op Eindhoven in december 1942. Ik zal nooit mijn eerste bezoek aan het Diaconessenhuis vergeten. Je voelde je natuurlijk als Rode Kruis wel bevoorrecht dat je tenminste iets kon doen en overal toegang had met je Rode Kruisarmband om. Niemand wist wie je was, je was iemand van het Rode Kruis.

Je schrok wel even toen je binnenkwam in die zaal in het Diaconessenhuis: allemaal gewonden en alle ramen dicht. Ik moest aan een patiënt mededelen dat zijn schoonmoeder gestorven was. Toen ik dit één keer gezegd had en er geen reactie kwam, maakten andere patiënten mij erop attent dat de man doof was. Ik zie dus met iets luidere stem: "Uw schoonmoeder is gestorven." Ik hoorde in de zaal: "Harder, harder." Dus nog eens geprobeerd met een stem, die over de zaal galmde: "Uw schoonmoeder is gestorven." Het liet wel uitkomen dat ik onbedreven was in ziekenbezoek. Voortaan zou ik ervoor zorgen potlood en papier bij me te hebben.
Met een ander bestuurslid hadden wij de verschillende ziekenhuizen verdeeld om de zieken daar op te zoeken. Na het bombardement ontvingen we van fabrieken en particulieren allerlei geschenken voor de slachtoffers in de ziekenhuizen: appels, Groninger koek, appelflappen, speculaasjes, cho-

colaatjes. Ook een witte boterham met boter was een grote traktatie. Meer had je niet; ja was al blij dat je op de afgesproken tijd kwam. Want als je maar vijf minuten te laat kwam, lager er al patiënten op je te wachten. En wachten is vervelend, als je niets anders te doen hebt en als het om iets gaat waarnaar je uitkijkt.
Natuurlijk zijn de opmerkingen die in een zaal met patiënten over en weer worden gemaakt niet allemaal even geestig. Maar ze zorgen vaak wel voor een ontspannen sfeer. Ik herinner me een keer in het ziekenhuis, dat ik aan het bed stond van iemand met een compleet scheve neus, waarom een soort huisje was gebouwd. Dan komen al gauw opmerkingen als: "Ja, hij heeft vandaag een antenne op zijn neus." De buurman van die patiënt was een conducteur, die op het station door scherven was geraakt. Hij had een ernstige shock. Plotseling stapte hij in het bed naast hem en zei: "Ik neem een overstapje naar Roermond."

Bron: Over mensen voor mensen.
Door Mevr. H.A. van Riemsdijk-Philips

642. Begrafenis van de slachtoffers op het kerkhof van de Antoniuskerk, aan de Boschdijk.

643. De begrafenis der slachtoffers van den Britschen terreur-aanval in Eindhoven heeft onder grootte belangstelling plaats gevonden. Waarschijnlijk Boschdijk. (Waarschijnlijk is de locatie De Boschdijk. Origineel onderschrift).

Ik probeerde de telefoon, geen verbinding

De hr. P. Holten, 1942; 32 jaar

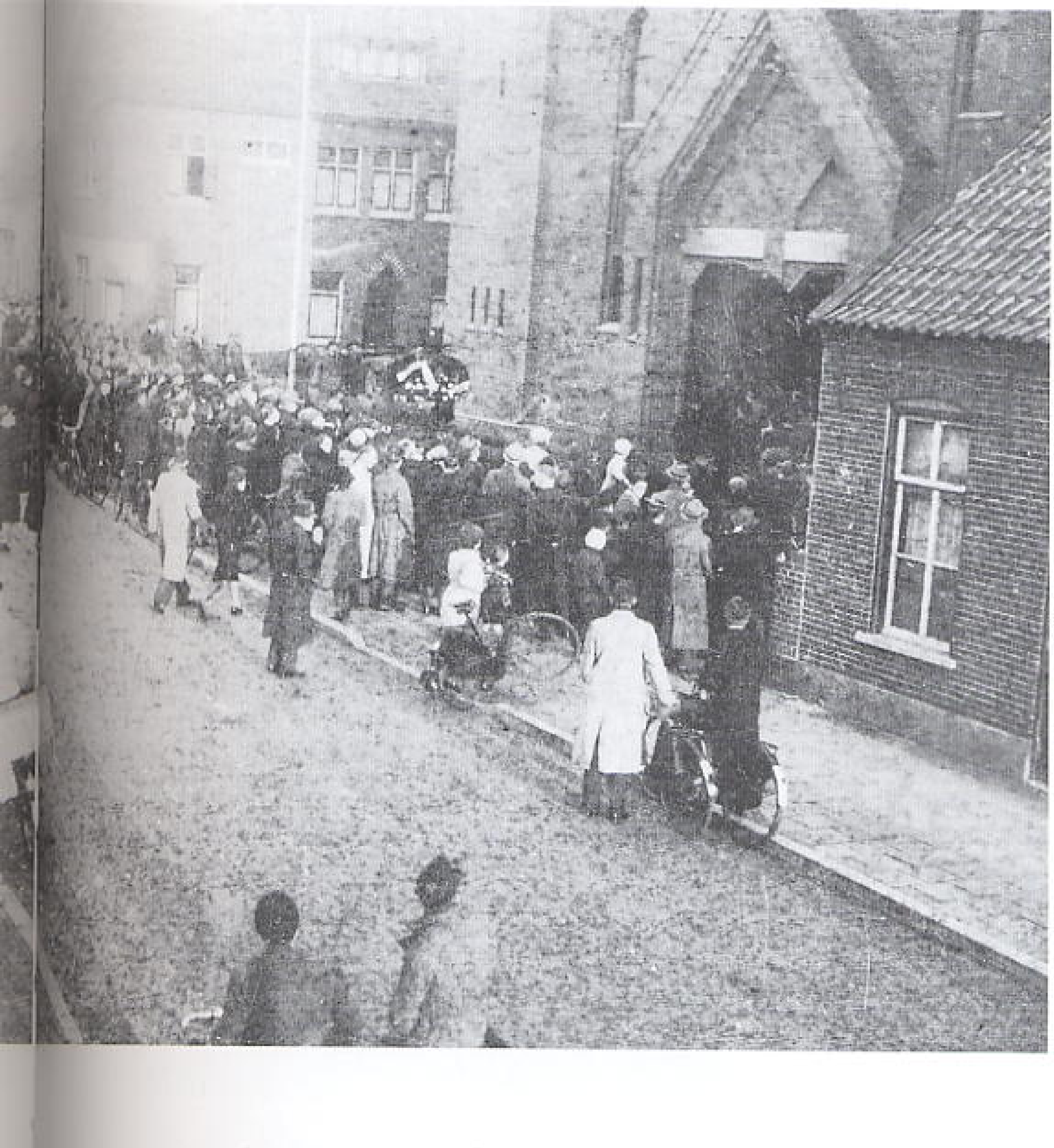
"Om een uur of twaalf wilde ik met de kinderen naar mijn ouders in Tongelre gaan. Plotseling doken er vliegtuigen op. Er vielen bommen en er werd geschoten. Wij vlug terug. Ik zeg tegen mijn vrouw: de binnenstad is geraakt. Als er bij het ziekenhuis maar niets gebeurd is".

De bezorgdheid van Piet Holten was verklaarbaar. Hij was hoofd van de Technische Dienst van het ziekenhuis. Hij werd vlug uit de droom geholpen: "Ik probeerde de telefoon. Geen verbinding. Daarna wilde ik er met de fiets naar toe, maar dat was te gevaarlijk, tot de bode van het ziekenhuis, Johan, kwam: "Het ziekenhuis is getroffen". Toen ging ik er natuurlijk onmiddellijk naar toe. Het was het begin van een hels karwei, waarbij we drie dagen en twee nachten onafgebroken in touw waren". "Er waren twee bommen ingeslagen, zo ongeveer aan de voor- en de zijkant van de kapel. De vleugel daartussen lag compleet in puin. Het was een afgrijselijke ravage. De verwarming was vernield, de telefoon, electriciteit, allemaal kapot. Honderden vierkante meters glas lagen eruit. De operatie-afdeling was onbruikbaar, net als de keukens.

Patiënten

"We begonnen met het in veiligheid brengen van de patiënten. Een vleugel, waar nogal wat Duitse soldaten lagen, was redelijk intact gebleven. Er lagen veel patiënten onder het puin bedolven. Uiteindelijk waren ze volgens de lijsten allemaal weer terecht, op een na. Die heb ik twee dagen later teruggevonden. Hij was met zijn bed helemaal door de verwarmingsbuizen heen de grond ingeslagen. Door natuurlijk. Dat was een van de 18 patiënten die de aanval niet overleefd hebben. Ook waren er vijf religieuzen en drie leerlingverpleegsters gedood".

"Van de Duitsers kregen we de opdracht om binnen 24 uur de verwarming te herstellen. Dat was eigenlijk een onmogelijke zaak. Maar we



645. Ploegstraat H.Hart van Jezuskerk. Begrafenis van de slachtoffers.

hebben zo ongelooflijk veel medewerking gekregen, van de Duitsers, van de gemeente, van de brandweer. Alles was op de bon. We hebben het toen zo gedraaid, dat we alle bonnen kregen, die we maar vroegen. Zoveel zelfs, dat we in plaats van alleen maar noodvoorzieningen uiteindelijk zelfs overal nieuwe ramen in konden zetten. Maar het belangrijkste was, dat we meteen noodkeukens in konden richten en een noodverwarming installeren".

Andere zorg

"Helemaal aan het begin had ik trouwens nog een andere zorg. We hadden al het koperwerk eigenlijk in moeten leveren. Dat heb ik niet gedaan. Dat zat keurig verborgen op zolder. Toen ik het terrein opkwam, zag ik dat net de gevel weggeslagen was, waar dat achter lag. Ik zag het zo van de weg af blinken. Dat hebben we eerst vlug weg moeten stoppen".

"Twee dagen voor de aanval, op 4 december hadden we nieuwe slaapvertrekken voor de interne leerlingverpleegsters in gebruik genomen. Die waren meteen verwoest, voor ze goed en wel gebruikt waren. De kapel had geen raam of deur meer. Er waren zo'n honderd zusters aan het ziekenhuis verbonden. Die wilden toch wel graag de nachtmis met Kerstmis in hun eigen kapel vieren. De patiënten gingen natuurlijk voor, maar uiteindelijk is dat toch ook gelukt".

"Binnen een week draaide het ziekenhuis weer normaal, nou ja, normaal... Wel met allerlei noodvoorzieningen, maar de patiënten konden toch weer verzorgd worden. Al konden we geen nieuwe slachtoffers meer opnemen. Die moesten we allemaal doorsturen, naar het Diaconessenhuis, Sint Joseph, Geldrop en zelfs Helmond. Maar het was een ellendige week".

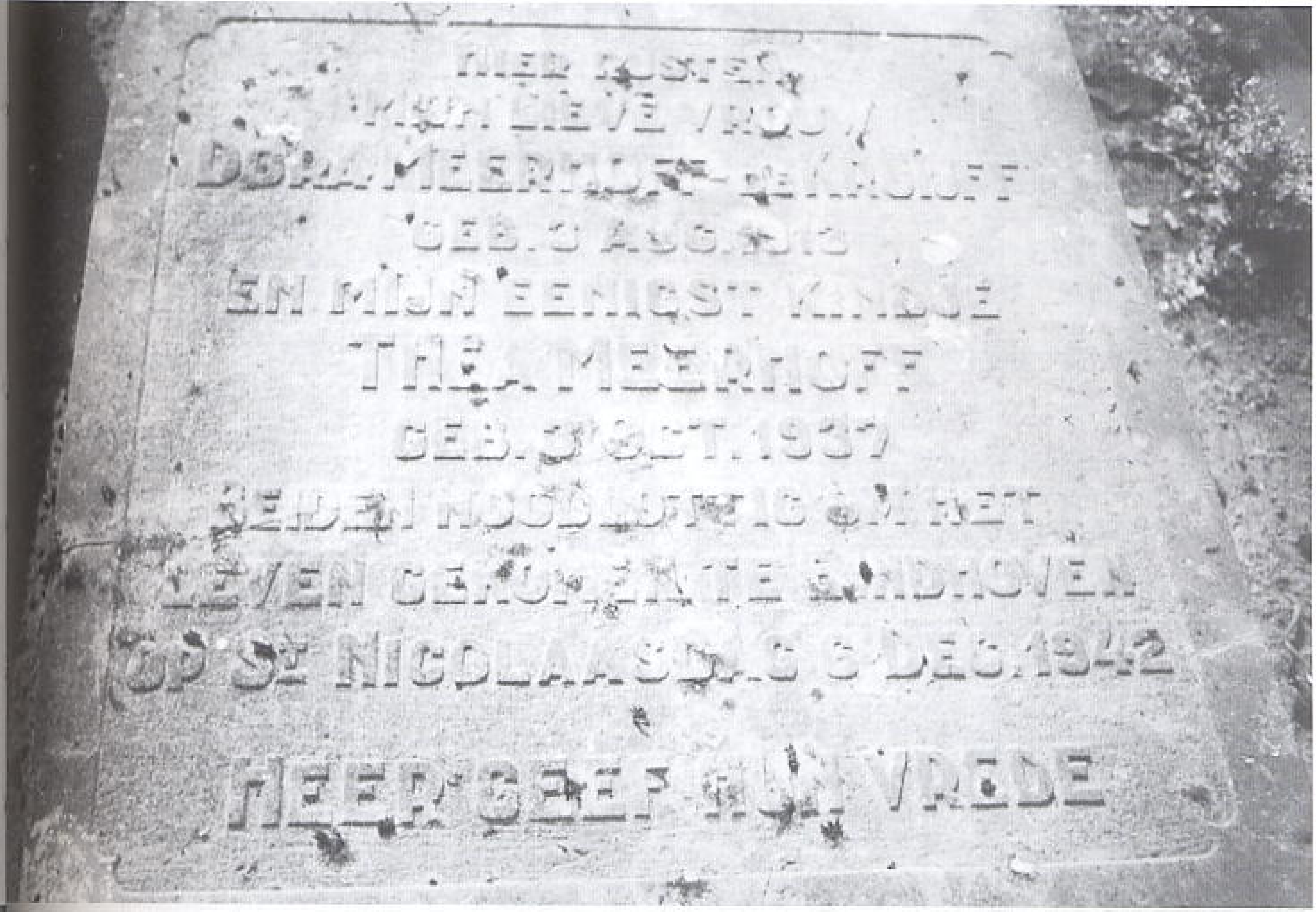
Bron: Eindhovens Dagblad

Mevrouw Aarts-Feijen, Binnenziekenhuis, 1942; 4,5 jaar

Moeder en ik lagen ziek met T.B.C. in het Binnenziekenhuis. Toen het bombardement kwam was moeder juist een week overgeplaatst van het deel wat getroffen werd. Ik kreeg speelgoed van de Sint. Het was een opblaasding. Mijn kamer was aan de Vestdijkzijde en er kwam veel stof langs het raam. Plotseling werd ik weggesleurd, door mijn oom die pater was. Daarna werd ik per

647. Graf op Stadkerkhof.

648. Zie verhaal Hr. Meerhoff (pagina 470). (Foto auteur).



EINDHOVEN ROUWT

De stad Eindhoven, waar men alom nog de verwoestingen ziet, welke zijn aangericht door het bombardement der Britsche vliegtuigen op Zondag j.l., stond Donderdag in het teeken van rouw om de daarbij om het leven gekomen slachtoffers onder de burgerbevolking.

In de verschillende parochiekerken en in de kerk van de protestantsche gemeente werden de uitvaartdiensten gehouden, waarna ongeveer honderd slachtoffers ter aarde werden besteld.

Bij alle plechtigheden kwam het medeleven der bevolking tot uiting in de groote belangstelling in de kerken en in de straten, waar de stoeten passeerden, en in de vele bloemen, die als laatste groet werden meegedragen. Bij alle plechtigheden waren vertegenwoordigers van landelijke en plaatselijke instanties aanwezig.

649. De pers.

busje naar de Tongelresestraat vervoerd maar ze konden het adres niet vinden. Daarom kwam ik in het St. Jozefziekenhuis terecht.

Het Rode Kruis

Bij het geweldige bombardement op Eindhoven dat plaatsvond op St. Nicolaasochtend 1942, hebben de leden van de colonne van het Rode Kruiskorps zich geweldig geweerd. Zij behandelden honderden gewonden, van wie er velen naar ziekenhuizen werden gebracht. Er werden negenentachtig doden geborgen. Bij de opruimingswerkzaamheden deden zich erg veel ongevallen voor, waarvan vier zeer ernstige. Gedurende een week zijn elke dag nog dertig Rode Kruishelpers bezig geweest met het opsporen van slachtoffers.

Als ik mijn aantekeningen uit die tijd doorblader, zie ik staan: "10 december des morgens kerkdienst bijgewoond in de Ten Hagestraat, daarna teraardebestelling van zeven slachtoffers op de Algemene Begraafplaats in gezelschap van Rode Kruishelpers en drie leden van de colonne; 10 december des middags teraardebestelling van

jongmens Zijdenbosch; 11 december des morgens teraardebestelling van mejuffrouw Pellekaan; 12 december des morgens teraardebestelling van jongmens Den Tuinder." Wij hadden het zo verdeeld, dat ik de protestantse begrafenissen bijwoonde en andere bestuursleden de katholieke.

Bron: Over mensen voor mensen.
Door Mevr. H.A. van Riemsdijk-Philips

Begrafenis van de slachtoffers in Eindhoven

Ons is verteld dat de begrafenis-diensten van de slachtoffers waarschijnlijk worden gehouden om 10 uur op donderdagmorgen in de verschillende parochie-kerken in de stad, daarna de begrafenis op het kerhof.

De slachtoffers werden gemeld in de lokale kranten als volgt (enige voorbeelden).

In Zijn enorme goedheid heeft God tot zich geroepen.... of Vandaag overleed bij een tragisch ongeluk.... of Plotseling overleden...

De echte oorzaak (RAF aanval) mag niet genoemd worden in het overlijdens bericht. Op de volgende pagina's een paar van de advertenties gepubliceerd in de lokale kranten.

DE SLACHTOFFERS TE EINDHOVEN.

EINDHOVEN, 18 Dec. — De lijst der dooden van het bombardement van 6 December moet alsnog worden aangevuld met de volgende namen: J. H. S. van Luyt 52 jaar, Bondstraat 11; A. M. J. van Vliëe geb. Heezemans, oud 52 jaar, Boschdijk 28; L. A. M. J. B. van Dun, oud 41 jaar, Demer 2; L. L. Slootjes, oud 40 jaar, Bergstraat 28; C. G. Wiggers geb. v. d. Heuvel, oud 40 jaar, Oude Bogert 28 en haar twee kinderen Klara, oud 6 jaar en Maria, oud 4 jaar.

652. De pers.

BEGRAFENIS VAN DE SLACHTOFFERS VAN HET ZIEKENHUIS

Hedenmorgen zijn de slachtoffers van het Zusterklooster en het R.K. Ziekenhuis aan de Jan van Lieshoutstraat ter aarde besteld. In totaal waren er zes kisten, vijf eerwaarde zusters en één verpleegster. De Paterskerk, waar om 10 uur een plechtig gezongen Requiemmis werd opgedragen, was geheel in rouw omfloerst. Het was een indrukwekkende plechtigheid.

De plechtige H. Mis werd opgedragen door den Rector van het Ziekenhuis, met assistentie van

Gedenk in uw godvruchtige gebeden
ELISABETH DUITSMAN
weduwe van ARNOLDUS DE ZEEUW,
geboren te Geldrop 20 December 1877;
MARIA CORNELIA DE ZEEUW
echtgenoote van
JOHANNES HUBERTUS VERSCHUEREN,
geboren te Eindhoven 29 October 1915;
CORNELIA HUBERTA DE ZEEUW
geboren te Eindhoven 2 September 1921;
overleden te Eindhoven tengevolge van een bombardement op 6 December 1942.

Op St. Nicolaasdag van 't jaar O.H. 1942 toen in de kerken van de stad de Hoogmis genaderd was en in huiselijken kring 't feest van den Kindervriend door groot en klein gevierd werd, kwam plotseling over de stad 't woeste oorlogsgeweld.

Zwaar is het offer, o Heer, dat Gij hier gevraagd hebt en zonder Uw steunende kracht zou deze beproeving niet te dragen zijn, maar in nederig geloof aan Uw Voorzienigheid en wetende, dat Gij voor den mensch alles ten beste leidt, onderwerpen wij ons aan Uw H. Wil, aanvaarden wij het kruis, dat Gij ons te dragen geeft en zeggen wij met Christus in den Olijvenhof: Vader, niet onze, maar Uw Wil geschiede.

Dierbaren, wij willen u niet in onzekerheid laten omtrent hen, die ontslapen zijn, opdat ge niet treurt als de anderen, die geen hoop meer bezitten. Want zoo we gelooven, dat Jesus gestorven is en verrezen, dan gelooven we ook, dat God hen, die in Jesus ontslapen, glorievol met Hem zal doen verrijzen.

Troost elkander met deze woorden.

K 253

651.

SLACHTOFFERS TE EINDHOVEN BEGRAVEN.

EINDHOVEN, 11 Dec. (A.N.P.) — De stad Eindhoven, waar men alom nog de verwoestingen ziet, welke zijn aangericht door het bombardement der Britsche vliegtuigen op Zondag jl., stond gisteren in het teeken van rouw door de daarbij om het leven gekomen slachtoffers onder de burgerbevolking.

In de verschillende Parochiekerken en in de kerk van de Protestantsche Gemeente werden de uitvaartdiensten gehouden, waarna ongeveer honderd slachtoffers ter aarde werden besteld.

Een der meest treffende plechtigheden was die in de St. Antoniuskerk. Woensdag waren in de Johannes Berchmanschool, waar een kleine chapelle ardente was ingericht, negentien lijken opgebaard, die thans uit de St. Antoniuskerk werden begraven.

Gisterochtend ongeveer tien uur stelde de begrafenisstoet, die ongeveer een kilometer lang was, zich op, waarop onder een doodsche stilte de kisten met de stoffelijke resten door vrijwilligers van den luchtbeschermingsdienst naar het voorplein van de kerk werden gedragen. Tal van autoriteiten bevonden zich in den stoet, onder meer de burgemeester van Eindhoven, de Ortsgruppeleiter der N. S. D. A. P., vertegenwoordigers van de Philipsfabrieken, van den Nederlandschen Volksdienst, Bata, enz.

Voorts sloten familieleden van de slachtoffers zich bij den stoet aan. Binnen de hekken van het kerkplein werden de kisten afgehaald door de geestelijkheid met misdienaars. In het bedehuis, waar het altaar met rouw was omfloerst, terwijl de vele brandende kaarsen nog bijdroegen de gewijde stemming te verdiepen, werd de requiemmis opgedragen door pastoor Van Dijk, die daarbij werd geassisteerd door de kapelaans van de parochie. Buiten de overvolle kerk verdrongen zich nog duizenden belangstellenden, die niet meer tot het godshuis konden worden toegelaten.

Na de heilige mis begaf de stoet zich naar de begraafplaats aan den Boschdijk. De wegen waren afgezet met duizenden belangstellenden, terwijl marechaussee en politie de orde handhaafden. Op het kerkhof, waar eveneens verschillende Nederlandsche en Duitsche autoriteiten aanwezig waren, zong het kerkkoor het Ecce quomodo moritur van Händel.

In de Sint Gerardus Majellakerk te Stratum werd vanochtend eveneens een der slachtoffers begraven.

In de St. Trudokerk werden vier slachtoffers ter aarde besteld. Hier werd de afzetting verzorgd door politie en W. A. In de St. Antoniuskerk in Philipsdorp werd de requiemmis opgedragen voor zes slachtoffers, die werden bijgezet op het kerkhof van de Trudoparochie. In de St. Petruskerk te Woensel was eveneens de belangstelling in en om de kerk zeer groot. Tien lijkkisten werden in het voorportaal afgehaald door den pastoor der parochie.

In de Parochie van het Heilig Hart te Gestel werden eveneens tien slachtoffers begraven van de St. Catharinaparochie.

De uitvaart en begrafenis van de slachtoffers in de Parochie St. Georgius te Stratum droeg een uitzonderlijk karakter, omdat het hier uitsluitend onherkenbare slachtoffers betrof. De achttien lijkkisten werden in de kerk gedragen door leden van de E.H.B.O. en van den Luchtbeschermingsdienst.

In de Pastoor van Arskerk werden twee slachtoffers begraven, evenals in de Paterskerk van Tivoli, terwijl in de St. Martinus-parochie de plechtige uitvaartdienst voor één persoon gehouden werd.

Ten slotte kan nog vermeld worden, dat in de Ned. Herv. kerk in de Ten Hagestraat om halftien een dienst werd gehouden voor de protestantsche slachtoffers, in totaal acht personen. Ds. Nijholt leidde den dienst. Van de Ten Hagestraat begaf de lijkstoet zich naar de begraafplaats te Woensel.

Bij alle plechtigheden kwam het medeleven der bevolking tot uiting in de groote belangstelling in de kerken en in de straten, waar de stoeten passeerden, en in de vele bloemen, die als laatste groet werden meegedragen. Bij alle plechtigheden waren vertegenwoordigers van landelijke en plaatselijke instanties aanwezig.

653. De pers over de begrafenis.

† In Zijn oneindige voorzienigheid riep God heden geheel onverwacht tot Zich

Alfonsus, Maria, Johannes Stultiëns

geboren te Eindhoven den 25en April 1893, en zijne Echtgenoote

Francine, Johanna, Maria Hezemans

geboren te Eindhoven den 31en Mei 1891.

Familie Stultiëns.
Familie Hezemans-v. Liesbout.

Eindhoven, 6 Dec '42.

Een plechtige rouwdienst zal gehouden worden op Zaterdag 12 December 1942 te 10 uur in de H. Hartkerk (Gestel).

Dames en Heeren worden verzocht om 10 uur in de kerk aanwezig te zijn.

Rozenkransgebed: Woensdag. Donderen Vrijdag om 17 uur in de Paterskerk.

Correspondentieadres voor beide families Wal 25, Eindhoven.

Met leedwezen geven wij kennis van het overlijden van onzen Medewerker en Collega

J.C.H.B. Naumann

in den leeftijd van 51 jaren.

PHILIPS PERS- EN VERTAAL-BUREAU.

Eindhoven 6 Dec. '42.

---

† Heden overleed plotseling onze lieve dochter

Christina, Dominica, Maria Thier

in den ouderdom van 27 jaar.

Namens de familie:
C. Thier
C. Thier-Kramer.

Eindhoven. 6 Dec. '42.
Maria Stuartstr. 27.

De plechtige uitvaart zal plaats hebben Donderdag a.s. te 10 uur in de Kerk van het H. Hart te Gestel.

Door een noodlottig ongeval overleed heden mijn lieve Vrouw

Carolina Henriëtta Pellekaan-Heijkoop

in den ouderdom van bijna 29 jaar.

Eindhoven 6 Dec. '42,
Edisonstraat 165.

A. PELLEKAAN

De teraardebestelling zal plaats vinden op de Algemeene Begraafplaats Vrijdag 11 Dec. 1942.

Vertrek van Vergaderlokaal Iepelaan om 10.30 uur v.m.

Eenige en algemeene kennisgeving.

†

Heden overleed door een noodlottig ongeval onze innig geliefde vrouw, moeder en grootmoeder

Adriana Hendrika Kliebisch,

geb. Lommelaars

in den ouderdom van 58 jaar, en onze innig geliefde broeder

THEO

oud 22 jaar, en zuster

Maria Theresia

17 jaar.

Eindhoven 6 Dec. 1942
Demer 47

TH. KLIEBISCH
L. KLIEBISCH—RENIERS en kind
Frans en Verloofde André.

De uitvaart heeft hedenmorgen plaats gehad.

Heden overleed door een noodlottig ongeval, onze oudste lieveling

Lenie

in den aanvalligen leeftijd van 1 jaar en 11 maanden.

N. de Mul,
J. de Mul-Lotens.
Mimi.

Eindhoven, 6 Dec. '42
Wattstraat 66.

---

† Eerst nu zijn wij in staat, het overlijden, door een noodlottig ongeval op 6 Dec., bekend te maken van mijn lieve man en zorgzame Vader

Wilhelmus van Luijk

Echtgenoot van

Cornelia Cuijten

in den ouderdom van 44 jaar.

C. van Luijk-Cuijten.
Corry.
Nelly.

Eindhoven, 15 Dec. '42
Tijdelijk: Ferdinand Bolstraat 27.

De begrafenis heeft plaats gehad 10 Dec. 1942.

---

†

Eerst nu zijn wij in staat het noodlottig overlijden bekend te maken van onzen dierbaren Echtgenoot en Vader

Marcellus Franciscus Gruijthuijsen,

in den ouderdom van 52 jaar.

Uit aller naam,
Wed. Gruijthuijsen-Vermuist en kinderen.

Eindhoven, 10 Dec. '42.
Willem Barentzstr. 61.

---

†

Heden overleed door een noodlottig ongeval onze oudste lieveling

THEO,

in den engelachtigen leeftijd van 3 jaar.

L. KLIEBISCH,
A. KLIEBISCH-RENIERS.
LEO.

Eindhoven, 6 Dec. '42
Parallelweg 17.

De uitvaart heeft hedenmorgen plaats gehad.

Heden overleed door een noodlottig ongeval, ons dierbaar zoontje en broertje

WIMPIE,

in den ouderdom van 9 jaar.

Uit aller naam:
W. BOER-v. d. HEIDE

Eindhoven, 6 Dec. '42.
Lymbeekstraat 230.

---

†

Heden overleden tot onze diepe droefheid, door een noodlottig ongeval onze dierbare Ouders

Lambertus Raaijmakers

en

Sibylla Raaijmakers-Elbers

en onze dierb. zusters

ANNY, LIES, TINY, GERRY, BEA.

Hunne diepbedroefde kinderen, zuster en broers

MIMI VAN SCHAIK-RAAIJMAKERS en Kinderen.
BART.
ARNOLD.

Eindhoven, 6 Dec. '42.
Harmoniestraat 30.

---

†

Onze Lieven Heer nam heden door een noodlottig ongeval ons eenigst innig geliefd Zoontje

PIERRE

tot zich.

Zijn diepbedroefde ouders en Zusje
A. BERGSTEIN
A. BERGSTEIN-HULSHOF
HASIENTJE

Eindhoven 6-12-42

Eenige en algemeene kennisgeving.

Ondergeteekende betuigen hiermede hun oprechten dank aan buren, vrienden en kennissen voor het medeleven, ondervonden bij het overlijden van hunne lieve Dochter en Zuster

DITA

W. CETT-CECH,
W. CETT,
ANNY,
HENK.

Eindhoven, Dec. 1942.
2e Akkermuntstraat 6.

Hiermede betuigen wij onzen oprechten dank aan de Dir. der N.V. Philips, Chefs, buren, vrienden en kennissen voor het oprechte medeleven, betoond bij het noodlottig overlijden van onzen dierbaren Echtgenoot en Vader

Johannes L. van Hal.

De Wed. J. L. van Hal-Snel en Kinderen.

Eindhoven, Dec. 1942.
Kamillestraat 58.

654. Diverse bidprentjes en mededelingen in de krant.

 DAGBLAD VAN HET ZUIDEN

Eindhoven heeft zijn dooden ter laatste rustplaats geleid

Aangrijpende lijkplechtigheden in tien verschillende kerken der stad

Welk een menschelijk leed de Britsche luchtaanval over onze stad heeft gebracht, heeft men eerst goed kunnen peilen bij de droeve rouwplechtigheden, welke hedenmorgen in de verschillende kerken van Eindhoven hebben plaats gevonden en waar vele tientallen dooden naar hun laatste rustplaats zijn geleid.

Zal de ongeluksdag van 6 December niemand ooit meer uit het geheugen gaan, ook de dag van 10 December, op welke de ontzielde lichamen van die talooze mannen, vrouwen en kinderen van Eindhoven tegelijk aan den schoot der aarde moesten worden toevertrouwd, zal nimmer uit de herinnering wijken. Want men zal immer voor zijn oogen halen dat tafereel van onmetelijk verdriet bij de familieleden, die massale ontroering onder de tienduizenden die de slachtoffers mede de laatste eer bewezen, die lange droeve stoeten, zich bewegend door de geteisterde huizencomplexen naar de kerkhoven der stad.

Eindhoven is niet alleen in materieel opzicht geslagen, de stad lijdt ook intense smart om de vele offers die geëischt zijn. Wanneer men denkt aan het tragische karakter van het gebeurde, dan is deze smart nog begrijpelijker. Thans immers zijn tal van bijzonderheden bekend geworden welke zich bij het bombardement hebben afgespeeld, omstandigheden waaronder vele slachtoffers aan hun einde zijn gekomen. Daar waren ouders en kinderen die volkomen verrast geworden zijn, toen ze tesamen opgingen in het zoo echt familiale St. Nicolaasfeest, daar zijn kinderen, die getroffen zijn door voltreffers, terwijl zij op den grond zaten te spelen met het speelgoed, dat Sint Nicolaas hun had gebracht. Kinderen en ouderen zijn neergekogeld, toen zij in radeloozen angst door de straten holden, toen de mitrailleurkogels uit de vliegmachines hen verrasten en zij nergens beschutting konden vinden. Daar zijn er onder de slachtoffers, die zijn omgekomen terwijl ze anderen trachtten te redden, naamlooze helden wier offer vergeefsch was. Zij allen rusten thans in den schoot der aarde, hun strijd en lijden [illegible] en God de Eeuwige Gerechtige, zal hun [illegible] ramaals de rust schenken die in Hem alleen te vinden is.

Want dit moge den achterblijvenden dierbaren ten troost zijn, dat velen nog de genademiddelen der Kerk zijn kunnen worden toegediend door geestelijken, waaronder er zijn, die met ware doodsverachtende heldhaftigheid temidden van de grootste gevaren de stervenden hebben bediend, en allen deelen toch in de genade van de volmaakte overgave aan Gods H. Wil, welke veler smartelijk einde heeft omstraald. Welk een innig gebed welde tijdens het verschrikkelijk bombardement niet op uit duizenden harten, hoe heeft eenieder zich in die ure niet in Godes hand geweten...

Het was kwart voor tien als op dezen van zon overgoten Decembermorgen de klokken van de torens van Eindhoven hun weemoedigen zang inzetten. Hun sonore stemmen zwollen breed uit over de stad, waar het leven van den gewonen dag geen voortgang vond. Wie op zijn werk gemist kon worden, wie geen taak had bij den opruimings- en bergingsarbeid, hij begaf zich naar een der tien kerken, waar om tien uur de plechtige lijkdiensten aanvingen of stelde zich op langs de straten om de voorbijtrekkende dooden een laatsten groet te brengen.

Reeds den dag tevoren waren de stoffelijke resten van de slachtoffers, in diverse gebouwen verzameld, zooveel mogelijk naar de eigen parochies overgebracht of aan de families — zoo zij zulks wenschten — overgegeven.

Wegens de uitgestrekte ligging der stad en den grooten afstand der verschillende kerkhoven, alsmede de onbegaanbaarheid van sommige stadsgedeelten, was van een centrale begrafenisplechtigheid afgezien en had deze in de eigen parochiekerk en voor de Protestanten in het gebouw „Opbouw" aan de Smalle Haven plaats.

St. Antoniuskerk, Fellenoord

Een zeer groot aantal belangstellenden bevond zich hedenmorgen tegen tien uur op den Boschdijk om tegenwoordig te zijn bij de indrukwekkende begrafenis van de slachtoffers uit deze parochie. Manschappen van de Luchtbescherming hadden gezorgd voor de afzetting van de onmiddellijke omgeving, zoodat de familieleden ongestoord hun laatsten groet konden brengen bij de stoffelijke resten van hunne dierbaren, die in het schoolgebouw naast de Sint Antoniuskerk waren opgebaard.

Geleidelijk kwamen de verschil-
lende autoriteiten naar het kerk
gebouw. Onder hen merkten w
op den Burg. van Eindhoven D
H. Pulles; Krebbers, Ortsgrup
penleiter der N.S.D.A.P.; Ir. Th
Larsen van de N.V. Philips; d
heer v. d. Bijl, Prov. Directeur va
den Ned. Volksdienst; de Direc
teur van de N.V. Bata.

Tegen 10 uur begaf zich d
stoet, die aan de St. Joannes [illegible]
naar de kerk.

In de school was de gang in d
voorbije dagen tot een eenvoudig
chapelle ardente ingericht, waar
de slachtoffers in gesloten kiste
stonden opgesteld.

Voorop gingen jongens me
talrijke kransen, waarna volgd
de familieleden en tenslotte d
dragers van de lijkkisten. De ki
ten werden opgesteld op het plei
tje binnen de hekken van de ker
Hier werden zij door de geestelij
heid van de parochie in liturgisch
gewaden, omstuwd door tal va
misdienaars met brandende kaa
sen afgehaald. Hierop zette d
stoet zich wederom in beweging
De lijken werden in de midde
gang van de kerk opgesteld, terw
de geestelijkheid zich naar h
altaar begaf voor den aanvan
van de Diensten.

De H. Mis van Requiem we
geceleb reerd door den pasto
den Zeereerw. heer van Wijk, te
wijl assisteerden de kapelaans d
parochie v. Vleuten en v. Aste

Het koor voerde op stemmi
en indrukwekkende wijze de dr
stemmige Requiemmis van L. P
rosi uit. Het orgel werd bespee
door den heer M. Aarts. Het ko
werd geleid door den directeur v
het kerkkoor de heer H. Note
mans.

Het altaar was met rouw o
floerst, terwijl het vele kaarslic
de stemmige indruk van de
plechtigheid verhoogde.

Buiten voor de kerk verdrong
intusschen talrijke belangstellen
den die van hun medeleven wild
blijk geven. Zij konden niet all
tot de kerk worden toegelaten.

Na dat zich de kilometerlan
rouwstoet weer in dezelfde vol
orde had opgesteld als voor
H. Mis werden de 19 kisten do
de vrijwilligers van den Luchtb
schermingsdienst te Eindhov
gedragen naar de begraafplaa
aan den Boschdijk. De afzetti
langs de wegen werd verzor
door de Maréchaussée. Op h
kerkhof zong het kerkkoor h
„Ecce quo modo moritur" v
Händel.

655.
De pers.

Na de H. Mis begaf zich de stoet naar het kerkhof op den Boschdijk. Op het kerkhof merkten we o.m. op de Beauftragte van den Rijkscommissaris voor Limburg, tevens waarnemend Beauftragte voor Noord-Brabant de heer Schmidt; de heer Allmann, persoonlijk referent van den Beauftragte. Duizenden hadden weer de straten aan weerszijden afgezet om de stoet gade te slaan.

St. Lambertuskerk Gestel

In de St. Lambertuskerk Gestel werden twee slachtoffers begraven voor wie om 10 uur de plechtige H. Mis van Requiem werd opgedragen door den Zeer Eerw. Heer Pastoor van Dijk, geassisteerd door de kapelaans van Erp en Kronen. Er was een zeer groote belangstelling van de zijde der geloovigen. Onder de aanwezigen merkten wij op de heer B. van Elk, referendaris ter Gemeente Secretarie, die het Gemeentebestuur vertegenwoordigde, alsmede een vertegenwoordiger van het Departement van Sociale Zaken.

St. Gerarduskerk Stratum

Ook de parochie van Sint Gerardus Majella te Stratum had een slachtoffer van het bombardement te betreuren. Voor deze had om 10 uur een plechtige Rouwdienst plaats. De H. Mis werd opgedragen door den weleerw. heer kapelaan Kavelaars, met assistentie van de heeren kapelaans van Asten en v. d. Noort. Er was zeer groote belangstelling. Onder de aanwezigen zagen wij een afgevaardigde van het Dep. van Sociale Zaken, een deputatie van den Luchtbeschermingsdienst S.M. 2, nr. Keunen van het Roode Kruis met een deputatie, tal van leden van het personeel van N.V. Philips e.a.

Er waren vele bloemstukken o.a. van de N.V. Philips en van familie en kennissen der overledene.

Het zangkoor der parochie voerde de 3-stemmige Requiemmis van v. Oers uit. Na de plechtigheid had de bijzetting op het parochieele kerkhof plaats.

St. Trudokerk

In deze parochiekerk werd de uitvaartdienst gehouden van een viertal slachtoffers, waarvan de lijkkisten voor in de kerk waren opgesteld. De kerk was geheel met geloovigen gevuld, toen de eerste twee kisten welke gedragen werden door verpleegsters in het priesterkoor werden opgesteld. De beide andere kisten werden gedragen resp. door leden van een begrafenis onderneming en door mannen uit de burgerbevolking.

In de stoet merkten we naast de familieleden op een vertegenwoordiger van het Dep. van Sociale Zaken.

De slachtoffers waren door pastoor Wernaerts met enkele kapelaans voorafgegaan door het kruis, afgehaald. De H. Mis van Requim werd opgedragen door den ZeerEerw. Heer Pastoor Wernaerts met assistentie van de kapelaans van Griensven en Verschuren. Het koor voerde de Gregoriaansche gezangen uit. Het altaar was met het zwarte rouwdoek omhangen.

Na de H. Mis volgde de absoute, waarna de stoet zich buiten de kerk opstelde. De begrafenis [illegible] kerkhof.

De lijkkisten waren gedekt door een achttal kransen.

Voor de kerk hadden zich duizenden belangstellenden opgesteld om den droeven stoet gade te slaan.

De afzetting werd verzorgd door de politie en W.A.

St. Antonius (Philipsdorp)

Evenals elders was ook hier het medeleven van de geheele burgerbevolking zeer groot. Langs de straten zag men vele weenende vrouwen en mannen. Op de binnenplaats van de Kleuterschool waren de familieleden tesamen gekomen.

In de parochiekerk werd voor 6 slachtoffers een H. Mis van requiem opgedragen door den Pastoor der parochie, geassisteerd door twee parochiegeestelijken.

De kerk was geheel gevuld door geloovigen en belangstellenden.

Na het Misoffer werden de slachtoffers bijgezet op het kerkhof van de St. Trudo-parochie.

De kisten van de slachtoffers waren bedekt door bloemen van familieleden, vrienden en kennissen.

Als vertegenwoordiger der Gemeente Eindhoven was aanwezig de heer Paro, loco-secretaris; terwijl tevens een afgevaardigde van het Dep. van Sociale Zaken en den Ned Volksdienst den rouwdienst bijwoonden.

St. Petruskerk

Aan de St. Petruskerk te Woensel was de belangstelling, zoowel in als buiten de kerk even overtelpend groot als elders. Voor den aanvang van de H. Mis van Requiem werden de lijkkisten van het ziekenhuis naar de kerk gebracht door buurtgenooten en kinderen. De lijkkisten werden in het voorportaal afgehaald door Pastoor Suetens met assistentie van de kapelaans Boelaars en v. Duren. De kerk was in zwaren rouw.

Nadat de lijkkisten voor het priesterkoor tusschen de kaarsenrijen waren opgesteld begaf zich de geestelijkheid naar het altaar, waarna de Requiem-Mis een aanvang nam. Het koor voerde de Gregoriaansche lijkmis uit.

In den lijkstoet, welke in het middenschip van de kerk een plaats had gevonden, bevond zich namens de Gemeente de wethouder van onderwijs de heer J. H. G. Hermens.

Aan den offer namen de meeste geloovigen, die in de kerk aanwezig waren, deel.

Na de H. Mis werden de slachtoffers uit deze parochie, een tiental, op het parochieele kerkhof begraven. De lijkkisten waren gedekt door een groot aantal kransen van de N.V. Philips en van de N.V. Karel I Sigarenfabrieken en van anderen.

De politie had met assistentie der Marechaussee voor een goede afzetting der wegen gezorgd.

H. Hartkerk

In de H. Hart-parochie te Gestel had de plechtige uitvaart plaats van een tiental slachtoffers. Om 10 uur was er een plechtige gezongen Requiem-Mis, die opgedragen werd door Deken Maas, met assistentie van Pastoor Van Heeswijk en een

Eerw. Heer Kapelaan. Voor [...] kerk stonden de 10 lijkkisten [...] steld. De kerk, die geheel [...] zwart getooid was, was sta[...] met geloovigen en belangstelle[...]

Bij de begrafenis der sla[...] fers in de H. Hart-parochi[...] tevens de slachtoffers van [...] Catharina-parochie omvatte, [...] namens de Gemeente aanwe[...] Wethouder van Sociale Zake[...] W. Seegers.

De begrafenis had plaa[...] het parochieele kerkhof. Even[...] ders zorgden ook hier de p[...] dienaren voor een goede af[...] van de straten.

St. Georgiuspar[...]

De uitvaart en begra[...] droeg in de parochie van St[...] orgius te Stratum een u[...] derijk karakter, omdat het [...] uitsluitend onherkenbare s[...] offers betrof.

Een groote vierwielige vr[...] auto droeg den droeven las[...] 18 slachtoffers. Toen deze [...] gen op het kerkplein arriv[...] had zich een talrijke me[...] rondom het plein geschaar[...] gemeente-politie zorgde [...] een behoorlijke afzetting va[...] terrein. Het gaf een droeve[...] blik de lijkkisten, die met [...] mooie bloemenkransen [...] gedekt, het monumentale [...] gebouw van St. Georgius te [...] binnendragen. Dit gesch[...] op pieuze wijze door leden [...] E.H.B.O. en van de Luc[...] scherming.

Namens de gemeente Ei[...] ven was de wethouder va[...] nanciën, de heer C. de Bont [...] wezig en namens de Ned. r[...] ring een vertegenwoordiger [...] het Departement van S[...] Zaken uit Den Haag.

Het hoofdaltaar der kerk [...] in diepen rouw gehuld. Nad[...] lijkkisten met de gebruik[...] kerkelijke ceremoniën achte[...] Communie-bank tot ver in [...] middengang der kerk tus[...] brandende kaarsen waren [...] gebaard, begon de plechtige [...] quiemmis, opgedragen door [...] waarnemenden Pastoor me[...] sistentie van de beide kape[...] der parochie.

Het zangkoor zong op [...] dienstelijke wijze de Gregor[...] sche Requiemmis. Het [...] kerkgebouw was gevuld [...] geloovigen.

Na het H. Misoffer werd[...] lijkkisten op ordelijke wijze [...] den lijkwagen gevoerd, wa[...] deze, gevolgd door een [...] stoet van belangstellenden, [...] de laatste rustplaats reed, [...] de waarnemende Pastoor d[...] soute verrichtte. Ook ro[...] kerkhof heerschte een zeer [...] ke belangstelling.

Protestantse Gem[...]

In de Ned. Herv. Kerk [...] ten Hagestraat had om hal[...] een dienst plaats ter eer[...] de protestantse slachtoffer[...] ramp van j.l. Zondag.

Ds. Nijholt, die den d[...] leidde noemde in zijn predi[...] de namen van hen, die op[...] punt stonden naar hun la[...] rustplaats gebracht te wo[...] een achttal. Hij sprak er [...] hoe de mensch zich groot w[...] doch zoo nietig is en zoo o[...] wacht en spoedig kan verg[...] Juist daarom is het zaak [...] te bouwen op eigen en aard[...] kracht, doch te gaan tot [...] die [...] is v[...]

658. Op het kerkhof van de St. Antoniuskerk werd later een gedenksteen onthuld.

BID VOOR DE ZIEL VAN ZALIGER

CATHARINA MICKERS

ECHTGENOOTE VAN

Adrianus van Berlo

geb. te Boekel 12 Jan. 1897, overleden te Eindhoven 6 Dec. 1942.

Zij ging zoo onverwacht heen, aan wie man en kinderen zoo gehecht waren. Moest de dood een zoo bittere scheiding maken?
Gods wegen zijn niet de wegen der menschen. Het geloof kan de sluier niet wegnemen van zijn geheim, maar wel de moed schenken tot Christelijke berusting in de schaduw van het kruis.
Zij had bij allen een zeer goeden naam, omdat zij zeer godvreezend was, en er was niemand die een woord kwaad van haar sprak. Die goed geleefd heeft, sterft niet slecht.
Dierbare echtgenoot en kinderen en familieleden, weest niet bedroefd; de vreugde des Heeren immers is onze kracht. Indien wij met Christus gestorven zijn, wij gelooven, dat wij ook met Christus zullen medeleven.
Ik bid U dan, bij onzen Heer Jezus Christus en bij de liefde des Heiligen Geestes, dat gij mij bijstaat in Uwe gebeden voor mij tot God.

MIJN JEZUS BARMHARTIGHEID.

F. J. BRONNEBERG - KOSTER - GEMERT

Op St Nicolaasdag van 't jaar O.H. 1942 toen in de kerken van de stad de Hoogmis geeindigd was en in huiselijken kring 't feest van den Kinder-vriend door groot en klein gevierd werd, kwam plotseling over de stad 't woeste oorlogsgeweld.

Van alle parochies werd de parochie van St. Antonius Fellenoord 't zwaarste getroffen. Vele huizen werden er verwoest, en er waren 42 dooden te betreuren.

Voor zoover mogelijk zijn zij voorzien van de genademiddelen onzer Moeder de H. Kerk; in de parochiekerk werd voor hen gezamenlijk de solemneele uitvaart gehouden en gezamenlijk rusten zij in één graf op de eereplaats van 't parochieele kerkhof.

De namen der slachtoffers zijn:

Fr. Martinus Bakers.
De echtgenooten Hendrik Bongaarts en Johanna v. d. Broek en hun kinderen: Toosje, Greta, Henk Sjaak, Willy, Mientje en Joke en hun oom Hendrik Kemper.
Adriana van den Broek-Hoppenbrouwers, Henrica Buenen, Toosje Hendrikx, Willem v. Luyk, Johannes v. Luyt, Harrie v. Melis, Hendrikus v. d. Meulen, Jan Derk Oderkerk. De echtgenooten Lambertus Raaymakers en Maria Elbers en hun kinderen: Annie Lies Gerry, Tiny en Bea. Corry Smeets. De echtgenooten Harrie Vilé en Maria Hezemans en hun kinderen Anny en Jan. De echtgenooten Adrianus v. d. Voort en Christine Meurs en hun kindje Dirkje.
Catharina Wiggers- v. d. Heuvel en haar kindertjes Claartje, Marietje en Antoon. Wed. Maria Zanetti- Smulders, Wed. Elisabeth de Zeeuw- Duitschman en haar dochter Maria- Verschueren- de Zeeuw en Corry de Zeeuw.

656. Diverse bidprentjes. Rechts de slachtoffers van de Antoniusparochie.

Bid voor de Ziel van Zaliger,

Elisabeth van Schaijk

geboren te Tongelre 10 Mei 1909 omgekomen bij den grooten ramp van Eindhoven 6 Dec. 1942

Niet de plotselinge dood is te vreezen, maar wel, die, welke tegelijk en plotseling en onvoorbereid is. H. Greg.

De dood der rechtvaardigen is kostbaar als het einde van den arbeid, als de voltooide overwinning, als de deur des levens, als het begin der volmaakte zaligheid. [illegible]

Ik ben ziek geworden en er was niemand die mij helpen kon, doch de Heer zelf kwam mij te hulp op het bed mijner smarten. Jac. I, 12

Troost U vader, moeder, broers en zusters het was mij dienstiger te sterven dan te leven. Tobias. Ik zal U wederzien Jo. XVI:12. Ik leef in den hemel met het koor der maagden, bij Hem, Dien ik uit geheel mijn hart op aarde bemind heb. H. Agnes. Uw wil geschiede op aarde zooals in den hemel.

J.M.J. ik geef U mijn hart, mijn geest en mijn leven.

J.M.J. staat mij bij in mijn laatsten doodsstrijd.

J.M.J. laat mij in Uw heilig gezelschap in vrede sterven.

Fr. v.d. Hurk, Koster, Tongelre

Gedenk in uwe gebeden de ziel van

Josephina Moerkens,

geboren te Uden 2 Dec. 1915 en bij den algemeenen rampspoed te Eindhoven op 6 Dec. 1942 om het leven gekomen.

De mensch kent zijn einde niet. Roemt dus niet op den dag van morgen, want gij weet niet, wat de komende dag medebrengen zal. Leef zoo, dat de dood u nooit onvoorbereid vinde.

Heer, Gij hebt het offer van mijn leven gewild, en ik heb het U gegeven. Gelijk het den Heer behaagde, zoo is het geschied. Dat de Naam des Heeren gezegend zij. Ps. L; Job.

Het meisje is niet dood, maar slaapt.

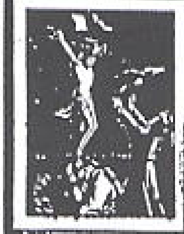
Ik leef in den hemel met het koor der maagden bij God, dien ik uit geheel mijn hart liefhad; weent niet over mij als over een doode. Off. H. Agn.

Vaarwel, dierbare ouders, broeder en zuster: mijn leven is vervlogen als een schaduw, mijn pelgrimsreis is ten einde. Uw kommer drukt mij, maar vertrouwt op den Heer, want Hij is goed en geeft sterkte op den dag der beproeving. Vaarwel, ik zal u altijd beminnen. Met God lief te hebben zal ik ook u meer en meer liefhebben; en den goeden God vraag ik, dat Hij ons allen vereenige in het Rijk der Heiligen.

Heer, neem het offer van mijn leven voor den vrede, dien de wereld niet geven kan!

Koningin van den vrede, bid voor ons!

P. Mijland, koster, Tongelre K 857



IN PACE CHRISTI

M

[illegible]

Anna Maria Kuipers

ECHTGENOOTE VAN

J. C. Wernaart

[illegible]

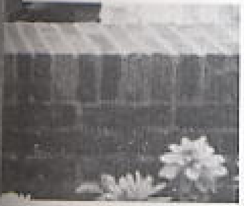
Jan Wernaart

[illegible]

J. C. WERNAART

EINDHOVEN, 6 Dec. 1942

[illegible]



tijdens het leven, zoo ook in den dood. En hoe ook God den troost biedt die de menschen elkander niet kunnen schenken en die ieder, doch in dit geval bijzonder de nabestaanden der slachtoffers zoo van noode hebben.

Vanaf de Ten Hagestraat begaf de lijkstoet zich op weg naar de begraafplaats te Woensel. Niet alleen familie en vrienden doch noch vele anderen volgden de baar der op zoo droevige wijze om het leven gekomenen. Onder hen zagen wij o.a. Ir. Fr. Philips.

Andere parochies.

In de Pastoor van Arskerk werden twee slachtoffers begraven, een kind van 7 weken en een meisje van twintig jaar. De Requimmis werd opgedragen door Pastoor van Mol met assistentie van de WelEerw. Heeren Klaassen en Pater Cecilius.

In de Martinus-parochie werd te tien uur de plechtige uitvaartdienst gehouden voor één slachtoffer. De H. Mis van Requim werd opgedragen door Pastoor van Amstel.

In de Paterskerk van Tivoli werden te tien uur een tweetal slachtoffers begraven.

Ook hier bestond veel deelneming van de geloovigen uit deze arbeiders-parochie.

†

Gedenk in uwe gebeden

Geertruida Maria van der Zee

geboren te Deventer 29 Sept. 1894, plotseling overleden te Eindhoven 6 Dec. 1942 en begraven 12 Dec. op het R.K. Kerkhof aldaar.

Zalig zijn de dienaars, welke de Heer als Hij komt, wakende vindt. Lucas XII 37.
Zie, hier ben ik, Heer, Gij hebt mij geroepen. I Kon. III 9.

Jezus antwoordde: Ik ben de verrijzenis en het leven; die in Mij gelooft zal leven, al is hij ook gestorven. En wie in Mij leeft en gelooft, zal in der eeuwigheid niet sterven. Joh. XI, 25.

LAAT ONS BIDDEN

Wij bidden U, o God, verleen aan uw dienares Geertruida vergiffenis van hare zonden en zwakheden en laat haar deel hebben in het geluk uwer uitverkorenen.
Dit smeeken wij U door Jezus Christus onzen Heer.

K 743

†

Gedenk in uwe gebeden

Cecilia Maria van der Werf

geboren te Oosterwierum (Friesland) 16 Febr. 1890, plotseling overleden te Eindhoven 6 Dec. 1942 en begraven 12 Dec. op het R.K. Kerkhof aldaar.

Zalig zijn de dienaars, welke de Heer als Hij komt, wakende vindt. Lucas XII 37.
Zie, hier ben ik, Heer, Gij hebt mij geroepen. I [illegible] III 9.

Jezus antwoordde: Ik ben de verrijzenis en het leven; die in Mij gelooft zal leven, al is hij ook gestorven. En wie in Mij leeft en gelooft, zal in der eeuwigheid niet sterven. Joh. XI, 25.

LAAT ONS BIDDEN

Wij bidden U, o God, verleen aan uw dienares CECILIA vergiffenis van hare zonden en zwakheden en laat haar deel hebben in het geluk uwer uitverkorenen.
Dit smeeken wij U door Jezus Christus onzen Heer.

K 743

659. De dames van De Unie, die op de Demer een zaak hadden.

Laten wij herdenken

660. Het monument aan de Boschdijk enkele jaren geleden. Onlangs is dit monument geheel gerestaureerd.

6660a. Het monument op het Philips Strijpcomplex.